

Problemy Transportu i Logistyki nr 2/2018 (42)

(dawne Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki)

PROBLEMATYKA PRAWNA USŁUG W TRANSPORCIE

Rada Naukowa

prof. dr hab. Ursula Braun-Moser (professor emeritus)
prof. dr hab. Jan Burnewicz, prof. zw. (Uniwersytet Gdański)
prof. dr hab. Marek Ciesielski, prof. zw. (Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu)
prof. dr hab. Michael R. Crum (Iowa State University)
prof. dr hab. Peter Faller (Wirtschaftsuniversität Wien)
prof. dr ing. Josef Gnap (Žilinska Univerzita)
prof. dr habil. Heiner Hautau (Institut für Stadt- und Raumplanung, Bremen)
prof. dr hab. Bogusław Liberadzki, prof. zw. (Szkoła Główna Handlowa w Warszawie)
prof. dr hab. Józef Perenc, prof. zw. (Uniwersytet Szczeciński)
prof. dr Franco Rotim (Akademija Tehničkih Znanosti Hrvatske)

Lista recenzentów znajduje się na stronie internetowej www.wnus.edu.pl/ptil

Redaktor naukowy

prof. dr hab. Elżbieta Załoga

Sekretarz redakcji

dr Daniel Dąbrowski

Redaktorzy tematyczni

dr hab. Krzysztof Wesołowski, prof. US
dr Dorota Ambrożuk

Redaktor statystyczny

dr hab. Rafał Klóska, prof. US

Korekta

Edyta Chrzanowska / e-dytor.pl

Skład komputerowy

Michał Dykas

Projekt okładki

Katarzyna Pawlik

Wersja papierowa jest wersją pierwotną.

Czasopismo „Problemy Transportu i Logistyki” jest indeksowane w następujących bazach referencyjnych:

BazEkon, BazTech, BazHum, Index Copernicus.

Zasoby bazy udostępniane są bezpłatnie.

Za publikację naukową zamieszczoną w zeszycie naukowym „Problemy Transportu i Logistyki”

MNiSW przyznaje 10 punktów.

© Copyright by Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2018

ISSN 1644-275X

Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego

Wydanie I. Ark. wyd. 7,0. Ark. druk 6,0. Format B5. Nakład 33 egz.

SPIS TREŚCI

WSTĘP	5
CZĘŚĆ 1 – Zagadnienia ogólne	
Daniel Dąbrowski – Kilka uwag na temat rozwoju umowy przewozu rzeczy oraz konwencji przewozowych	9
Kajetan Górny – Problemy interpretacyjne związane z pojęciem armatora w ustawie o żegludze śródlądowej	19
CZĘŚĆ 2 – Problematyka przewozu towarów	
Renata Husiatyńska – Ubezpieczenie cargo w przewozach morskich	29
Konrad Garnowski – Charakter czynności polegającej na wydaniu towaru przez przewoźnika w wykonaniu umowy drogowego przewozu towarów	39
Dorota Ambrożuk – Przedawnienie roszczeń odszkodowawczych z umowy przewozu towarów w sytuacjach nieunormowanych przepisami przewozowymi	49
Krzysztof Wesołowski – Proponowane kierunki zmian w zakresie odpowiedzialności przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek w prawie krajowym	59
CZĘŚĆ 3 – Problematyka przewozu osób	
Marek Białkowski – Odpowiedzialność przewoźnika znajdującego się w upadłości za niewykonanie umowy przewozu pasażerskiego	73
Krzysztof Wesołowski, Dorota Ambrożuk – Doznanie ciężkiego i trwałego uszczerbku na zdrowiu pasażera a możliwość dochodzenia zadośćuczynienia za doznaną krzywdę przez osoby mu najbliższe	85

WSTĘP

Oddajemy do rąk Czytelników drugi już numer „Probleatów Transportu i Logistyki” poświęcony w całości zagadnieniom prawnym. Problematyka prawa przewozowego na łamach naszego czasopisma obecna jest dość często, z reguły jednak jako uzupełnienie zagadnień natury ekonomicznej. Tym razem jest to materia wyłączna. Wzrastająca aktywność naukowa prawników zajmujących się prawem przewozowym wynika nie tylko ze zmian w zakresie regulacji działalności przewozowej, lecz także z trudności w stosowaniu przepisów prawa przewozowego, tworzonych niekiedy przed kilkadziesiąt laty, we współczesnych, jakże zmienionych, warunkach ekonomicznych czy technologicznych. Stąd też próba poszukiwania takiej wykładni przepisów, aby – pomimo zachodzących zmian – zachować ich właściwy sens ekonomiczny. Nie zawsze jest to na dłuższą metę możliwe, formułowane są zatem wnioski *de lege ferenda* dotyczące przyszłej regulacji.

Obecny numer „Probleatów Transportu i Logistyki” podzielony jest na trzy części. W pierwszej omówiono zagadnienia natury ogólnej, w drugiej – problematykę przewozu towarów, a w trzeciej – kwestie wynikające z przewozu osób.

Numer otwiera artykuł ukazujący historyczny proces kształtowania się regulacji prawnej umowy przewozu. Problematyka ta tylko na pozór odległa jest od bieżących zagadnień praktycznych. Uświadomienie sobie dróg rozwoju regulacji pozwala zarówno na jej prawidłową wykładnię, jak również umożliwia trafniejsze przewidywanie kierunków jej dalszego postępu. Kolejne opracowanie z tej części dotyczy pojęcia armatora w żegludze śródlądowej. Odczuwalny jest poważny deficyt publikacji dotyczących problematyki prawnej żeglugi śródlądowej, zatem artykuł ten w pewnym zakresie wypełnia lukę, o której mowa.

Na część poświęconą przewozom przesyłek składają się artykuły dotyczące: ubezpieczenia ładunku w transporcie morskim, charakteru prawnego czynności polegającej na wydaniu towarów, przedawnienia roszczeń odszkodowawczych z umowy przewozu, których podstawa prawna nie wynika jednak z przepisów prawa przewozowego, a także proponowanych kierunków zmian w zakresie odpowiedzialności przewoźnika.

Z kolei zagadnieniom przewozu osób poświęcone są teksty dotyczące odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika znajdującego się w upadłości oraz możliwości dochodzenia zadośćuczynienia za doznaną krzywdę przez osoby najbliższe pasażerowi, który doznał ciężkiego i trwałego uszczerbku na zdrowiu. Ten ostatni problem omawiany jest na bazie „gorącej” jeszcze uchwały Sądu Najwyższego z 27 marca b.r.

Redaktor czasopisma
Elżbieta Załoga

CZĘŚĆ 1
ZAGADNIENIA OGÓLNE

KILKA UWAG NA TEMAT ROZWOJU UMOWY PRZEWOZU RZECZY ORAZ KONWENCJI PRZEWOZOWYCH

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

Daniel Dąbrowski

Uniwersytet Szczeciński
daniel.dabrowski@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Celem niniejszego artykułu jest zwięźle przedstawienie procesu rozwoju umowy przewozu rzeczy ze wskazaniem na zasadnicze okoliczności, które wpływały na takie, a nie inne ukształtowanie podstawowych praw i obowiązków stron tej umowy. Spojrzenie historyczne pozwala postawić pytania o kierunki dalszej ewolucji umowy przewozu oraz regulujących ją konwencji przewozowych w zmieniającej się rzeczywistości gospodarczej i technologicznej.

SŁOWA KLUCZOWE

umowa przewozu, przewóz rzeczy, międzynarodowe konwencje przewozowe, odpowiedzialność przewoźnika

WPROWADZENIE

Historia transportu rozpoczęła się, gdy człowiek zaczął tworzyć środki ułatwiające przemieszczanie i wprzęgać w ich ruch zewnętrzne siły przyrody (Wielopolski, 1975, s. 18). W czasach najdawniejszych rozwój tej dziedziny gospodarki przebiegał więc stosunkowo powoli, głównie ze względu na ograniczenia techniczne. Do intensyfikacji działalności transportowej przyczyniła się rewolucja neolityczna (Wielopolski, 1975, s. 25). Zdobywanie praktycznych umiejętności tworzenia nowych narzędzi, poznawanie praw przyrody, udomowienie zwierząt pociągowych miało decydujący wpływ na wzrost mobilności jednostek i plemion, zwiększanie zajmowanych obszarów oraz początki wymiany handlowej. Przemieszczanie się ludzi było już powodowane nie tylko przyczynami o charakterze zewnętrznym (zmiany klimatyczne, poszukiwanie pożywienia), lecz także pojawieniem się stosunków wymiany (Wielopolski, 1975, s. 25). Na większą skalę rozwinęły się one najszybciej na Bliskim Wschodzie – w kolebce cywilizacji europejskiej, a także w Indiach i Chinach. W dziejach Bliskiego Wschodu transport lądowy odgrywał mniejsze znaczenie, m.in. ze względu na duże odległości, trudności topograficzne i niebezpieczeństwa podróży. Podstawowe znacze-

nie miał transport drogami śródlądowymi oraz transport morski (Wielopolski, 1975, s. 31–32)¹. Znaczenie transportu lądowego wzrosło zaś dopiero w państwie rzymskim ze względu na lądowy charakter rzymskiej kolonizacji (Wielopolski, 1975, s. 63).

Można przypuszczać, że stosunki prawne związane z transportem ewoluowały równoległe z jego rozwojem, choć początkowo na pewno bardzo powoli. Transport był kontrolowany przez władców i miał służyć celom państwowym – zbieraniu danin, budowie świątyń, pałaców czy innych budowli publicznych – oraz militarnym. Intensyfikacja wymiany handlowej musiała jednak prowadzić do wyodrębniania się profesji przewoźnika. Już w starożytnym Egipcie powstała flotylla czółen i łodzi wykorzystywana w drobnych przewozach wykonywanych – jak można przypuszczać – na zlecenie osób prywatnych. Indywidualni przewoźnicy, zarówno lądowi, jak i morscy, działali też w starożytnym Rzymie². Dochodziło zatem do zawierania umów przewozu³, które z czasem zyskiwały własny rys.

PARTYKULARYZM ROZWOJU UMOWY PRZEWOZU

Trudno wskazać na określone etapy rozwoju umowy przewozu. Jej ewolucja nie miała charakteru jednokierunkowego; pewne elementy się rozwijały, a następnie zanikały, stopień uwzględniania interesów stron umowy zmieniał się w zależności od okoliczności. Ogromny wpływ na treść stosunków przewozowych, być może o wiele większy niż w przypadku innych stosunków cywilnoprawnych, wywarły rozwój techniki, nowe środki transportu, a także związane z nimi udogodnienia i niebezpieczeństwa. Również stosunki ekonomiczne, pozycja materialna i społeczna właścicieli przewożonych dóbr oraz podmiotów podejmujących się ich przewozu odgrywały znaczącą rolę, zwłaszcza w odniesieniu do określania reżimu odpowiedzialności przewoźnika. Trzeba ponadto wskazać, że cechą rozwojową umowy przewozu towarów był jej partykularyzm⁴, o którym można mówić na kilku poziomach. Odrębnym torem rozwijały się prawo morskie i umowa przewozu towarów morzem. Jej rozwój przebiegał, zwłaszcza w starożytności i średniowieczu, w „mikroukładach, jakimi były ośrodki handlu morskiego o stopniu zorganizowania i społecznym charakterze stosunków odbiegających od ogólnego układu stosunków społeczno-gospodarczych krajów, na których obszarze te ośrodki się znajdowały” (Łopuski, 1989, s. 8). Początkowo zatem rozwiązania przyjmowane w poszczególnych ośrodkach były zróżnicowane, choć w późniejszym okresie, dzięki współpracy między nimi, dochodziło do migracji rozwiązań, zapożyczeń i naśladownictwa, które w rezultacie prowadziły do osłabienia partykularyzmu i w znacznym stopniu ułatwiły późniejsze ujednolicanie regulacji najpierw krajowych, a potem także w skali międzynarodowej. Partykularyzm wyraźny był również w prawie przewozów lądowych i śródlądowych. Tu także odmienne zasady dotyczyły poszczególnych rodzajów przewozów w zależności od wykorzystywanego środka

1 O znaczeniu przewozu wodą świadczą np. regulacje zawarte m.in. w Kodeksie Hammurabiego (art. 234–239).

2 Nie wydaje się więc trafne twierdzenie J. von Gierkego (1949, s. 463, za: Górski, 1959, s. 31), że pojęcie transportu jako samodzielnej działalności gospodarczej wytworzyło się dopiero w XIV w.

3 Trzeba jednak zauważyć, że już w starożytności podstawy prawne, na których opierał się przewóz, nie były jednolite i oprócz umowy przewozu rozwijała się umowa najmu okrętu wraz z załogą (por. Sośniak, 1987, s. 132).

4 Zwraca na to uwagę (odnosząc tę cechę do rozwoju prawa morskiego) m.in. Łopuski (1989, s. 8). Z kolei M. Sośniak (1993, s. 13) pisze o branzowości transportu.

transportu, rodzaju przewożonego ładunku, przejazdu kupca lub jego zaufanego razem z towarem (Sośniak, 1993, s. 13), nie wspominając o oczywistych odmiennościach rozwiązań przyjmowanych w poszczególnych państwach. Branżowy charakter regulacji transportu, mimo istniejących tendencji unifikacyjnych, jest wyraźny do dziś, zwłaszcza w prawie międzynarodowym i – jak się wydaje – na obecnym etapie rozwoju nie da się go wyeliminować.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA JAKO WĘZŁOWE ZAGADNIENIE STOSUNKÓW ZWIĄZANYCH Z PRZEWOZEM

Węzłowym problemem stosunków prawnych związanych z przewozem jest odpowiedzialność przewoźnika za powierzone mu do przewozu rzeczy. Można przypuszczać, że to właśnie poszukiwanie właściwej równowagi interesów stron przewozu stanowiło podstawową przyczynę wyodrębnienia się stosunków prawnych związanych z przewozem i ich autonomicznych regulacji. Operacja przewozu pozostaje całkowicie poza kontrolą kontrahenta przewoźnika, który oddaje rzecz do przewozu. Element oddania rzeczy we władanie osobie trzeciej jest wprawdzie charakterystyczny dla wielu stosunków prawnych (najem, dzierżawa, przechowanie), przewóz jednak niesie za sobą niebezpieczeństwa, które nie występują w przypadku innych stosunków prawnych wiążących się z władaniem cudzą rzeczą. Nadawca – głównie ze względu na odległość – nie może czuwać nad procesem przewozu ani kontrolować sposobu sprawowania pieczy przez przewoźnika. Ta charakterystyczna cecha przewozu doprowadziła do przyjęcia rozwiązań prowadzących do zaostrzenia zasad odpowiedzialności przewoźnika. Zasadnicze znaczenie miały w tym przypadku rozwiązania stosowane w prawie rzymskim, które wywarły wpływ na unormowania przyjęte w innych państwach i to mimo tego, że w starożytnym Rzymie nie doszło do wyodrębnienia umowy przewozu z innych kontraktów. W zamkniętym systemie kontraktowym prawa rzymskiego przewóz był dokonywany na podstawie *locatio-conductio*, a ściślej rzecz ujmując, jego odmiany, która w późniejszym okresie określana była jako *locatio-conductio operis* (najem dzieła; Rozwadowski, 1992, s. 181)⁵. Był to kontrakt o szerokim zakresie zastosowania, którego istotą było osiągnięcie przez wykonawcę określonego rezultatu. Właściwe dla tego kontraktu reguły odpowiedzialności wykonawcy okazały się jednak niewystarczające w odniesieniu do stosunku przewozu. Wielość zagrożeń związanych z przewozem, trudności dowodowe dotyczące kontrahenta przewoźnika oraz zdarzające się przypadki oszukańczych działań przewoźników (np. współpracy z piratami) doprowadziły do wykształcenia się rozwiązań, które w wyższym stopniu uwzględniały interesy nadawców (Sośniak, 1974, s. 117; Stec, 1993, s. 26). Początkowo polegały one na składaniu przez przewoźnika dodatkowego zobowiązania gwarancyjnego, w którym zobowiązywał się on do wydania przesyłki w stanie nienaruszonym, co w okresie przedklasycznym prowadziło do jego absolutnej odpowiedzialności (Stec, 1993, s. 26–27). W późniejszym czasie odpowiedzialność ta sięgała do granic siły wyższej (Stec, 1993, s. 27). Inaczej niż typowi dłużnicy, przewoźnik był zatem odpowiedzialny za przypadek zwykły (*casus fortuitus*), czyli zdarzenie, którego skutkiem dłużnik, przy maksymalnej staranności, mógł przynajmniej teoretycznie zapobiec (Rozwadowski, 1992, s. 154).

5 Kwestia ta budzi jednak wiele wątpliwości i charakterystyczne jest tu zdanie M. Sośniaka, który twierdzi, iż „właczanie” przewozu w ramy *locatio-conductio* „pozostawało w sprzeczności z doktryną i praktyką” (Sośniak, 1993, s. 7).

Odpowiadało to instytucji *custodia*, charakterystycznej dla zobowiązań, w ramach których dłużnik był zobowiązany do strzeżenia cudzej rzeczy (Rozwadowski, 1992, s. 154). Odpowiedzialność przewoźnika opierała się więc nie na przesłankach natury podmiotowej, lecz przedmiotowej, czyli ryzyku (Rozwadowski, 1992, s. 154; Stec, 1993, s. 27–28)⁶.

Jest symptomatyczne, że podobne rozwiązanie wypracował również system *common law*, mimo jego istotnej odmienności od systemu kontynentalnego. Począwszy od XIII i XIV wieku, w Anglii kształtowała się kategoria podmiotów zwanych *common callings*. W wieku XIV obejmowała ona kilkadziesiąt zawodów, które były wykonywane w sposób profesjonalny. Do kategorii tej zaliczano również przewoźników. Na podmioty, którym przysługiwał przymiot *common callings*, nakładano specjalne obowiązki, w szczególności bezwzględną odpowiedzialność za niewykonanie zobowiązania. Tak więc przewoźnicy będący *common callings* (później zwani *common carriers*) ponosili bezwzględną odpowiedzialność za utratę przesyłki według reguł *absolute liability*⁷. W orzecznictwie angielskim i literaturze porównywano zatem odpowiedzialność przewoźnika do odpowiedzialności ubezpieczyciela, zaznaczając jednak, że przewoźnik jest „ubezpieczycielem, któremu nie przysługują uprawnienia ubezpieczyciela” (Beale, 1897, s. 168).

Do rozwiązań rzymskich jednoznacznie odwołano się w kodeksie cywilnym Napoleona z 1804 roku (dalej: KN), stanowiąc, że „przewoźący lądem i wodą ulegają, pod względem dozoru i zachowania powierzonych sobie rzeczy, tym samym zobowiązaniom co i utrzymujący domy gościnne (zajazdy, karczmy, hotele, oberże itp.)” (art. 1782 KN). Nawiązanie do rzymskich *recepta* jest tu ewidentne (Sośniak, 1993, s. 9). Za utratę lub uszkodzenie rzeczy przewoźnik mógł się zwolnić od odpowiedzialności wyłącznie, powołując się na wypadek losowy lub siłę wyższą (art. 1784 KN). W literaturze wskazuje się, że kodeks cywilny Napoleona zbliżał przewóz do najmu dzieła, choć w doktrynie francuskiej umowę przewozu zaliczano do *contrats d'entreprise*, wskazując na niezależność przewoźnika od użytkownika transportu (Sośniak, 1993, s. 9). Podobne rozwiązania przyjęto we francuskim kodeksie handlowym (dalej: KH) z 1807 roku (Stec, 1993, s. 47 i n.). W tym ostatnim akcie prawnym regulacja umowy przewozu łączyła w sobie cechy najmu oraz przechowania (Sośniak, 1993, s. 9). Nacisk położono na obowiązek pieczy nad przesyłką i jej zwrotu po wykonaniu przewozu. Od odpowiedzialności za szkodę przewoźnik mógł się tylko zwolnić, powołując się na siłę wyższą lub właściwości przesyłki (art. 103 ust. 2 KH).

Obiektywizacja odpowiedzialności przewoźnika jest zatem jedną z cech wiodących umowy przewozu (Sośniak, 1987, s. 133). Trzeba przy tym podkreślić, że odejście od winy, przy jednoczesnym pozostaniu na płaszczyźnie kontraktowej, stanowi rozwiązanie wyjątkowe (Beale, 1897, s. 157; Stec, 1993, s. 13) wynikające ze specyfiki stosunku przewozu. Nie oznacza to jednak, że w każdym czasie i w odniesieniu do przewozów każdego rodzaju przewoźnik ponosił odpowiedzialność według surowszych reguł niż w typowym stosunku kontraktowym. Istniejący w określo-

6 Nieco odmiennie zdanie ma M. Sośniak, który twierdzi, że nie można się doszukiwać podobieństw między odpowiedzialnością opartą na *custodia* a dzisiejszą odpowiedzialnością obiektywną, będącą wynikiem rozwoju technicznego (Sośniak, 1974, s. 116–117, 1987, s. 130–131). Klauzula dotycząca zobowiązań gwarancyjnych przewoźnika stała się w późniejszym okresie immanentnym dodatkiem do kontraktu; ostatecznie uważana była za skuteczną z chwilą załadowania rzeczy na środek transportowy, niezależnie od faktycznego jej zastrzeżenia (Stec, 1993, s. 27).

7 Pojęcie *absolute liability* należy utożsamiać z odpowiedzialnością obiektywną (niezależną od winy), a nie tylko odpowiedzialnością absolutną. Na temat rozwoju odpowiedzialności przewoźnika w prawie angielskim zob. w szczególności (Beale, 1897, s. 158–168).

nym czasie sposób regulacji odpowiedzialności przewoźnika, w tym także dopuszczalność regulowania tej odpowiedzialności w umowie stron, stanowił w znacznym stopniu odbicie aktualnej pozycji (siły) grup społecznych o przeciwnych interesach – z jednej strony właścicieli ładunków, z drugiej zaś przewoźników oraz innych podmiotów z nimi powiązanych. Przykładowo w prawie angielskim do końca XIX wieku dopuszczalne było umowne ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika morskiego nawet za szkody powstałe z jego winy, podczas gdy w odniesieniu do przewozów kolejowych już w połowie XIX wieku (1854) uchwalona została ustawa wprowadzająca szczególne warunki, które musiały być spełnione, by ograniczenie takie było skuteczne (Stec, 1993, s. 32). Odmienna była jednak pozycja przewoźników morskich i kolejowych oraz ich kontrahentów. Ogromna flota handlowa Anglii obsługiwała w dużej mierze kontrahentów zagranicznych; zaostrenie odpowiedzialności przewoźników morskich byłoby zatem działaniem w interesie tych kontrahentów, nieuzasadnionym także z punktu widzenia interesów państwa angielskiego. W przypadku przewoźników kolejowych do powstania ustawowych regulacji ograniczających swobodę kontraktową w zakresie uregulowania ich odpowiedzialności doprowadził natomiast silny nacisk ze strony kontrahentów, niezadowolonych z nieuczciwych praktyk przewoźników (Stec, 1993, s. 31–32). W tym ostatnim przypadku przeważały zatem interesy właścicieli przewożonych towarów. Oczywiście wpływ na ostateczny kształt odpowiedzialności przewoźnika miały także inne czynniki ekonomiczne, społeczne czy techniczne. Reżimy odpowiedzialności stawały się bardziej skomplikowane, a zaostrenie odpowiedzialności przewoźnika w niektórych przypadkach uzyskiwała przeciwwagę w kwotowym ograniczeniu jego odpowiedzialności.

KODYFIKACJA UMOWY PRZEWOZU ORAZ JEJ MIĘDZYNARODOWE UREGULOWANIA

Istotne znaczenie dla rozwoju umowy przewozu miała kodyfikacja prawa cywilnego oraz przyjmowanie międzynarodowych regulacji dotyczących tej umowy. W epoce nowożytnej wraz z dalszym rozwojem transportu wzrastało zainteresowanie umową przewozu (Stec, 2011, s. 818). Powstawały wówczas cząstkowe regulacje tej umowy, szczególnie w zakresie przewozów morskich⁸. Przelomowe znaczenie miała jednak dopiero wspomniana wyżej kodyfikacja napoleońska. Umowa przewozu została wyodrębniona z innych umów i uregulowana zarówno w kodeksie cywilnym Napoleona, jak i Kodeksie handlowym. Unormowania umowy przewozu w tych aktach prawnych w znacznym stopniu wpłynęły na kształt regulacji przyjmowanych w państwach znajdujących się pod wpływem kodyfikacji napoleońskiej, w tym także w Polsce.

Szybki rozwój transportu kolejowego w XIX wieku doprowadził do wydawania w poszczególnych państwach aktów prawnych dotyczących przewozów kolejowych, w tym również umowy przewozu w transporcie kolejowym lub pewnych aspektów tej umowy, zwłaszcza odnoszących się do odpowiedzialności przewoźnika. Kolejne akty prawne wydawane były m.in. w Anglii (1830, 1854) oraz Prusach (1838, 1861). Od tej gałęzi transportu rozpoczął się też proces internacjonalizacji prawa przewozowego. Idea uchwalenia międzynarodowej konwencji dotyczącej przewozu towarów kolejną narodziła się w Szwajcarii. Ze względu na tranzytowe położenie tego kraju znaczna

8 Dotyczy to m.in. francuskiego ordonansu o marynarce (1681), gdańskiej ordynacji o żegludze przybrzeżnej (1697) oraz pruskiej ustawy o prawie morskim (1727). Por. (Hołowiński, 1964, s. 22; Stec, 2011, s. 819).

część wykonywanych tam przewozów miała charakter międzynarodowy, co rodziło częste konflikty między systemami prawnymi różnych państw (Lyon-Caen, 1893, s. 471; Żółciński, 1971, s. 24). W 1874 roku prace nad konwencją rozpoczęła specjalna komisja powołana przez rząd szwajcarski. Drugi projekt był przygotowywany równoległe przez rząd niemiecki. Różnice między nimi polegały głównie na tym, że Szwajcarzy często odwoływali się do prawa krajowego (państwa wysyłki, tranzytu lub przeznaczenia), podczas gdy w projekcie niemieckim znacznie ograniczono liczbę takich odesłań (Lyon-Caen, 1893, s. 472). Pierwsza konferencja, na której podjęto próbę uchwalenia konwencji, odbyła się w 1878 roku. Jej rezultaty okazały się obiecujące i wypracowany podczas niej dokument spotkał się z przychylną opinią większości uczestników. Niestety ani na drugiej konferencji zwołanej w 1881 roku, ani na trzeciej z roku 1886 konwencji nie udało się uchwalić. Dopiero na kolejnym spotkaniu w 1890 roku konwencja została podpisana przez dziewięć uczestniczących w nim państw⁹. Wymiana dokumentów ratyfikacyjnych nastąpiła w dniu 30 września 1892 roku.

Roli Konwencji berneńskiej z 1890 roku nie sposób przecenić. Była to jedna z pierwszych umów międzynarodowych dotyczących unifikacji prawa prywatnego, a prawdopodobnie pierwsza, która odnosiła się do prawa umów. Jej zasięg terytorialny był wprawdzie początkowo ograniczony, stopniowo jednak do konwencji przystąpiła znaczna liczba państw europejskich, a także kilka państw z Afryki i Azji. Z biegiem czasu rozszerzał się też zakres normowania konwencji – objęto nią również przewóz pasażerów, towarów niebezpiecznych itp.¹⁰ Można bez wątpliwości stwierdzić, że konwencja odegrała duże znaczenie w unifikacji prawa prywatnego także w innych dziedzinach, a w szczególności umowy przewozu w pozostałych gałęziach transportu. Jest to szczególnie wyrażone w transporcie drogowym, ale w pewnym stopniu też w transporcie lotniczym. Bezdyskusyjny jest również wpływ tej konwencji na prawo krajowe. Już w pierwszych latach jej obowiązywania państwa będące jej stronami dokonały zmian przepisów dotyczących przewozów krajowych, tak by dostosować je do regulacji konwencyjnych (Lyon-Caen, 1893, s. 469–470).

Konwencja berneńska od początku przewidziała system rewizji jej postanowień na konferencjach rewizyjnych (najpierw co trzy, a następnie co pięć lat). Nowelizacje konwencji pozwalały na dostosowywanie jej postanowień do zmieniających się warunków wykonywania przewozów, uwzględnianie rozwoju technicznego i organizacyjnego, poprawę rozwiązań, które nie sprawdzały się w praktyce. Bardzo istotne było to, że konwencja nie doprowadziła do petryfikacji regulacji umowy międzynarodowego przewozu towarów kolejną, ale umożliwiła jej rozwój. Co ważne – inaczej niż w transporcie lotniczym – nigdy nie doszło do zduplikowania systemu prawa kolejowego, tzn. wszystkie państwa przyjmowały kolejne wersje konwencji w jej nowym brzmieniu¹¹. Utrzymanie jednolitości systemu było możliwe dzięki temu, że prace nad tymi następnymi wersjami pro-

9 Były to: Szwajcaria, Niemcy, Francja, Austro-Węgry, Włochy, Belgia, Luksemburg, Holandia, Rosja. Polska przystąpiła do konwencji 24 lutego 1922 r. Por. (Oświadczenie, 1922). Konwencja była wówczas zmieniona Porozumieniem dodatkowym z dnia 16 lipca 1895 r. oraz Konwencjami dodatkowymi z dnia 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r.

10 Szeroko na temat ewolucji konwencji zob. (Żółciński, 1971, s. 32–39).

11 Odrębną kwestią jest wykształcenie się równoległego systemu prawnego dotyczącego przewozów kolejowych w państwach socjalistycznych (tzw. system SMGS).

wadzone były w ramach Centralnego Biura Międzynarodowych Przewozów Kolej¹². Niewątpliwie utrzymaniu jednolitości sprzyjał też regionalny, a nie ogólnoświatowy charakter konwencji.

W 1924 roku uchwalono konwencję dotyczącą transportu morskiego¹³, której zakres regulacji był jednak znacznie węższy niż w przypadku konwencji kolejowej. Uregulowała ona jedynie zagadnienia związane z konosamentem oraz odpowiedzialnością przewoźnika morskiego. Już w czasie przygotowania konwencji przyjęte w niej rozwiązania budziły wątpliwości. Określano ją jako kompromisową (Cole, 1922, s. 31), w istocie jednak w większym stopniu uwzględniała interesy przewoźników morskich kosztem interesów nadawców, przewidując daleko idące ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika. Nawet jeśli taka regulacja była uzasadniona w czasie przyjmowania konwencji, to w miarę rozwoju technologicznego i minimalizowania w ten sposób ryzyka związanego z przewozem uzasadnienie to utraciło rację bytu (Łopuski, 2011, s. 142). Niestety mimo wielu prób nie udało się doprowadzić do zastąpienia Reguł haskich nową konwencją, która uwzględniałaby zmiany, jakie zaszły w przewozach morskich w okresie ostatnich stu lat¹⁴. Wskutek uchwalenia Reguł haskich doszło zatem do petryfikacji umowy przewozu ładunku morzem na podstawie konosamentu.

W 1929 roku przyjęto Konwencję warszawską¹⁵ regulującą przewozy lotnicze (pasażerskie i towarowe), których rozwój rozpoczął się kilkanaście lat wcześniej. Po kilkudziesięciu latach jej obowiązywania doszło do uchwalenia nowej konwencji lotniczej zwanej Konwencją montrealską¹⁶. Niestety proces zastępowania starej konwencji nową jest długotrwały i obecnie utrzymują się dwa systemy prawa lotniczego. Ujednolicenie umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów na skalę regionalną zostało uregulowane Konwencją CMR z 1956 r.¹⁷, a przewozów drogą wodną śródlądową (i to tylko w niektórych krajach Europy) dopiero Konwencją budapeszteńską z roku 2001.

PODSUMOWANIE

Proces internacjonalizacji prawa przewozowego ma charakter ciągły. Postęp techniczny i przemiany gospodarcze wymuszają zmiany konwencji i dostosowanie ich przepisów do aktualnych potrzeb. Konwencje dotyczące poszczególnych gałęzi transportu oddziałują na siebie, poszczególne postanowienia stanowią wzorce dla rozwiązań przyjmowanych w innych konwencjach, wpływ ten wyraźny jest także przy ich interpretacji. Na obecnym etapie rozwoju międzynarodowego prawa

12 Central Office for International Carriage by Rail (OCTI). Organizacja ta powstała w 1893 r. Obecnie funkcjonuje pod nazwą Międzyrządowa Organizacja dla Międzynarodowych Przewozów Kolej¹² (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail, OTIF).

13 Zob. (Konwencja, 1924; Protokół, 1968; Protokół, 1979). Konwencja zwana jest Regułami haskimi, a wersja zmieniona protokołem z 1968 r. Regułami hasko-wisbijskimi.

14 Rezultatem takich prób jest m.in. Konwencja Narodów Zjednoczonych podpisana w Rotterdamie w dniu 23 września 2009 r. o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską (zwana Regułami rotterdamskimi). Konwencja ta nie weszła do tej pory w życie.

15 Zob. (Konwencja, 1929; Konwencja, 1961; Protokół, 1955).

16 Konwencja, 1999.

17 Konwencja, 1956. Stronami Konwencji CMR były początkowo wyłącznie państwa europejskie, w późniejszym okresie także niektóre kraje Afryki i Azji.

przewozowego ma ono jednak w dalszym ciągu charakter branżowy i – jak wyżej wspomniano – nie wydaje się możliwe, by w przewidywalnej przyszłości doszło do ujednoczenia regulacji dotyczących przewozów różnymi gałęziami transportu. Branżowy charakter regulacji stanowi podstawową przeszkodę w unormowaniu międzynarodowych przewozów multimodalnych, których rola rośnie od kilkudziesięciu lat. Dotycząca tych przewozów konwencja uchwalona w 1980 roku¹⁸ nie weszła nigdy w życie. Również wspomniane wyżej Reguły rotterdamskie¹⁹, regulujące m.in. przewozy multimodalne, których częścią jest przewóz morski, nie zyskały wystarczającego uznania międzynarodowego. Jedną z podstawowych przeszkód dla powszechnej akceptacji wskazanych konwencji jest ocena wzajemnych relacji między konwencjami multimodalnymi a konwencjami unimodalnymi.

Jak wskazano wyżej, węzłowym zagadnieniem związanym z przewozem jest odpowiedzialność przewoźnika. Można mieć pewność, że wraz z rozwojem techniki oraz zmianami społecznymi i gospodarczymi regulacje dotyczące odpowiedzialności przewoźnika, zarówno w prawie poszczególnych krajów, jak i prawie międzynarodowym, będą ulegały dalszym przeobrażeniom.

Odrębną kwestią jest dostosowanie regulacji dotyczących przewozów krajowych do unormowań wynikających z konwencji międzynarodowych. Rozróżnienie na przewozy krajowe i międzynarodowe powoli traci na znaczeniu, zwłaszcza w odniesieniu do przewozów wykonywanych w ramach Unii Europejskiej. Naturalnym kierunkiem zmian jest bowiem harmonizacja prawa krajowego z prawem konwencyjnym. Takie rozwiązanie powinno zostać także przyjęte docelowo w prawie polskim (Dąbrowski, Wesołowski, 2017, s. 546).

LITERATURA

- Beale, J.H. (1897). The Carrier's Liability: Its History. *Harvard Law Review*, 3 (11), 158–168. DOI: 10.2307/1321969.
- Cole, S.D. (1922). *The Hague Rules 1921. Explained*. London: Effingham Wilson.
- Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2017). Koncepcja sposobu unormowania umowy przewozu rzeczy w prawie wewnętrznym. W: Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (red.), *Prawo kontraktów* (s. 539–550). Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Górski, W. (1959). *List przewozowy (studium prawne)*. Poznań: Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.
- Hołowiński, J. (1964). *Umowa o przewóz ładunku drogą morską: istota i charakter prawny*. Gdynia: Wydawnictwo Morskie.
- Lyon-Caen, Ch. (1893). La convention du 14 octobre 1890 sur le transport international des marchandises par chemins de fer. *Journal du droit international privé*, 20, 465–475.
- Łopuski, J. (1989). Z dziejów prawa morskiego – procesy rozwojowe i ich uwarunkowania. *Prawo Morskie*, 3, 5–29.
- Łopuski, J. (2011). *O żegludze i prawie morskim. Wspomnienia i refleksje*. Bydgoszcz–Gdynia: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Rozwadowski, W. (1992). *Prawo rzymskie. Zarys wykładu wraz z wyborem źródeł*. Poznań: Ars Boni et Aequi.
- Sośniak, M. (1974). *Prawo przewozu lądowego*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Sośniak, M. (1987). Z historii prawa przewozowego w Starożytności. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Prace Instytutu Ekonomiki Transportu*, 22 (8), 127–135.
- Sośniak, M. (1993). Współczesny charakter umowy przewozu na tle historycznoporównawczym. *Studia Iuridica Maritima*, 3, 7–14.
- Stec, M. (1993). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice. Studium porównawcze*. Kraków: Uniwersytet Jagielloński.

18 Konwencja Narodów Zjednoczonych o międzynarodowym multimodalnym przewozie towarów podpisana w Genewie w dniu 24 maja 1980 r.

19 Por. przypis 14.

- Stec, M. (2011). W: J. Rajski (red.), *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 7, s. 818–897). Warszawa: C.H. Beck.
- Wielopolski, A. (1975). *Zarys gospodarczych dziejów transportu do roku 1939*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Żółciński, Z. (1971). *Systemy prawne regulujące międzynarodowe przewozy towarów kolejami*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

AKTY PRAWNE

- Konwencja (1924). Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów podpisana w Brukseli dnia 25.08.1924 r. Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258.
- Konwencja (1929). Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisana w Warszawie dnia 12.10.1929 r. Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49.
- Konwencja (1956). Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19.05.1956 r. Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 z późn. zm.
- Konwencja (1961). Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny sporządzona w Guadalajarze dnia 18.09.1961 r. Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167.
- Konwencja (1999). Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w Montrealu dnia 28.05.1999 r. Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235.
- Oświadczenie (1922). Oświadczenie Rządowe z 4.04.1922 r. w przedmiocie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej o przewozie towarów kolejami żelaznymi. Dz.U. Nr 76, poz. 685.
- Protokół (1955). Protokół zmieniający Konwencję o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12.10.1929 r., podpisany w Hadze dnia 28.09.1955 r. Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189.
- Protokół (1968). Protokół sporządzony w Brukseli dnia 23.02.1968 r. zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25.08.1924 r. Dz.U. z 1980 Nr 14, poz. 48.
- Protokół (1979). Protokół zmieniający Międzynarodową konwencję o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z dnia 25.08.1924 r. zmienioną Protokołem z dnia 23.02.1968 r., sporządzony w Brukseli dnia 21.12.1979 r. Dz.U. z 1985 r. Nr 9, poz. 26.

A FEW REMARKS ON THE DEVELOPMENT OF THE CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS AND TRANSPORT CONVENTIONS

ABSTRACT

The purpose of this article is to outline briefly the development of the contract of carriage of goods, pointing out the essential circumstances which have influenced the formation of fundamental rights and obligations of the parties to the contract. The historical perspective allows to ask questions about the directions of further evolution of the contract of carriage and the international transport conventions in the a-changing economic and technological reality.

KEYWORDS

contract of carriage of goods, transport of goods, transport conventions, carrier's responsibility

Translated by Daniel Dąbrowski

PROBLEMY INTERPRETACYJNE ZWIĄZANE Z POJĘCIEM ARMATORA W USTAWIE O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

DATA PRZEŚŁANIA: 21.03.2018, DATA AKCEPTACJI: 7.11.2018, KODY JEL: K00, K39

Kajetan Górny

Uniwersytet Zielonogórski
uniwersytet@adwokat-gorny.pl

STRESZCZENIE

Przedmiotem artykułu jest analiza pojęcia armatora, którego użyto w ustawie o żegludze śródlądowej. W opracowaniu dokonano rozróżnienia terminu „armator” występującego w Kodeksie morskim oraz w ustawie o żegludze śródlądowej. Wskazano m.in., że definicja zawarta w tym drugim akcie prawnym jest wprawdzie bardzo szeroka, jednak nieprecyzyjna. Dla zrozumienia analizowanego pojęcia nie można także korzystać z Kodeksu morskiego. W przeciwieństwie do niego ustawa o żegludze śródlądowej w większym stopniu uzależnia przesłanki „bycia” armatorem od treści zawartej między stronami umowy. W opracowaniu skoncentrowano się także na różnicach pomiędzy pojęciem statku morskiego a statku śródlądowego.

SŁOWA KLUCZOWE

pojęcie armatora, armator żeglugi śródlądowej, armator żeglugi morskiej, statek morski, statek śródlądowy

WPROWADZENIE

Przedmiotem artykułu jest analiza pojęcia armatora, które zostało użyte przez ustawodawcę w ustawie o żegludze śródlądowej (2000). Wykładnia tego zwrotu jest istotna chociażby z uwagi na doniosłość zagadnienia pod kątem odpowiedzialności odszkodowawczej osób, które są armatorami w żegludze śródlądowej. Przy czym można zauważyć, że zasady tej odpowiedzialności częściowo są uregulowane w Kodeksie morskim. Przepisy w szczególności regulują odpowiedzialność za zderzenie statku żeglugi śródlądowej ze statkiem morskim (Ustawa, 2001, art. 257 i n.). Jakkolwiek w najnowszej literaturze omówiono kilka tematów związanych z zagadnieniami dotyczącymi żeglugi śródlądowej (zob. np. Adamowicz, 2014, s. 25 i n.; Iwański, 2014, s. 167 i n.; Stec, 2017, s. 1403), to przedstawiona w artykule tematyka na chwilę obecną nie doczekała się pogłębionej analizy.

WZAJEMNY STOSUNEK NORM PRAWNYCH UJĘTYCH W USTAWIE KODEKS MORSKI I NORM ZAWARTYCH W USTAWIE O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Zarówno w Kodeksie morskim, jak też w ustawie o żegludze śródlądowej użyto pojęcia armatora. Zostało ono zdefiniowane na początku tekstu ustawy (2001, art. 7). Również w ustawie o żegludze śródlądowej wyjaśnienia tego pojęcia należy szukać wśród jej początkowych artykułów (Ustawa, 2000, art. 5 ust. 1 pkt. 2). Niewątpliwie między pojęciami w obu aktach prawnych występują różnice. Podczas gdy Kodeks morski opisuje armatora jako tego, który we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym, w ustawie o żegludze śródlądowej pojęcie to ujęto odmiennie. Mianowicie armatorem jest właściciel statku lub osoba, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu. Te różnice mogą mieć wpływ na wiele obowiązków armatora ujętych w obu ustawach, a także na zasady jego odpowiedzialności względem osób trzecich czy obowiązki o charakterze administracyjno-prawnym. Na uwagę zasługuje również fakt, że na gruncie Kodeksu morskiego odpowiedzialność armatora w pewnych przypadkach jest ograniczona (Ustawa, 2001, art. 97 i n.), z kolei przepisy ustawy o żegludze śródlądowej milczą w tym zakresie.

Mając na uwadze powyższe różnice, w pierwszej kolejności należałoby się zastanowić nad stosunkiem norm prawnych wynikających z obu wspomnianych ustaw względem siebie. Ustalenie tego stosunku umożliwi stwierdzenie czy dla samego terminu „armator”, jak również innych zwrotów użytych w ustawie o żegludze śródlądowej, można się posiłkować tą samą siatką pojęciową, jak na gruncie ustawy Kodeks morski. Dopuszczenie „przenikania” się wzajemnie ustaw umożliwiłoby także posiłkowanie się pojęciami/definicjami zawartymi w obu aktach prawnych w zakresie, w jakim się one nie wykluczają.

W powyższym kontekście można zająć dwa stanowiska. Z jednej strony można przyjąć, że normy prawne ujęte w ustawie o żegludze śródlądowej pozostają w stosunku *lex specialis derogat legi generali* w odniesieniu do norm wynikających z Kodeksu morskiego czy też innych ustaw. Z drugiej zaś można założyć, że uregulowania zawarte w ustawie o żegludze śródlądowej są autonomiczne w stosunku do przepisów Kodeksu morskiego. Należałoby wybrać ten drugi sposób ustalenia stosunku aktów prawnych względem siebie. Po pierwsze, zakres regulacji obu ustaw jest odmienny. Podczas gdy ustawa o żegludze śródlądowej obejmuje sprawy związane z uprawianiem żeglugi na wodach śródlądowych (Ustawa, 2000, art. 1), Kodeks morski (Ustawa, 2001, art. 1) odnosi się do regulacji prawnych związanych z żeglugą morską. Po drugie, przepisy żeglugowe na śródlądowych drogach wodnych są odmiennie od zasad postępowania dotyczących żeglugi morskiej, z czego wynika, że ustawodawca zamierzał w różny sposób uregulować obie materie. Po trzecie, ustawa o żegludze śródlądowej w zakresie w niej nieuregulowanym nie odsyła do Kodeksu morskiego, lecz do przepisów Kodeksu cywilnego dotyczących umowy przewozu oraz przepisów prawa przewozowego (Ustawa, 2000, art. 3 ust. 1). Z kolei te ostatnie zasadniczo odsyłają do regulacji Kodeksu cywilnego (Ustawa, 1984, art. 90)¹. W rezultacie należałoby przyjąć, że mamy do czynienia z dwoma odrębnymi regulacjami prawnymi i nieuzasadnione jest sięganie do regulacji zawartych w jednej z ustaw w celu wyjaśnienia siatki pojęciowej zawartej w przepisach drugiej ustawy.

1 Powyższe stwierdzenie nie dotyczy oczywiście norm prawnych, które wyraźnie regulują niektóre aspekty żeglarstwa śródlądowego, a które zawarto w Kodeksie morskim. W tym kontekście należy mieć na uwadze w szczególności regulacje związane z odpowiedzialnością za zderzenie statków żeglugi śródlądowej i morskiej.

POJĘCIE ARMATORA NA GRUNCIE USTAWY O ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Odrzucając zatem możliwość sięgnięcia do Kodeksu morskiego w celu wyjaśnienia terminu „armator”, należałoby się skoncentrować wyłącznie na tekście ustawy o żegludze śródlądowej. Tym bardziej że Kodeks cywilny (Ustawa, 1964) także nie posługuje się tym pojęciem. Jego autonomiczną definicję zawiera ustawa o żegludze śródlądowej (2000, art. 5 ust. 1 pkt. 2). Jak wspomniano powyżej, pod tym pojęciem należy rozumieć właściciela statku lub osobę, która uzyskała od właściciela tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu. Odmienną definicję znajdujemy w innych aktach prawnych. W myśl przepisów Kodeksu morskiego armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym (Ustawa, 2001, art. 7). Ubocznie należy zauważyć, że pojęcie armatora występuje też np. w ustawie o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (2002, art. 2 pkt. 1) i także jest ono odmienne. Powołując się na tę ostatnią ustawę, jako armatora należy rozumieć osobę fizyczną lub prawną będącą właścicielem statku polskiego. Z uwagi na to, że pojęcie armatora zostało zdefiniowane w ustawie o żegludze śródlądowej, należy przyjąć, że jest ono autonomiczne i posiłkowanie się definicjami z innych ustaw jest niedopuszczalne.

ARMATOR – WŁAŚCICIEL

W świetle przepisów ustawy o żegludze śródlądowej podmiot będący właścicielem statku jest armatorem. Do tej grupy można zaliczyć zarówno osoby fizyczne, jak i osoby prawne oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej. W myśl powyższej ustawy armatorem może być więc np. osoba, która zarówno prowadzi działalność gospodarczą, jak i jej nie prowadzi (szerzej na temat konstelacji podmiotów gospodarczych zob. Górski, Wesołowski, 2000, s. 3 i n.). Podobnie armatorem może być także spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

ARMATOR, CZYLI OSOBA WŁADAJĄCA STATKIEM WE WŁASNYM IMIENIU NA PODSTAWIE TYTUŁU PRAWNEGO

PRZESŁANKA WŁADANIA STATKIEM WE WŁASNYM IMIENIU

W świetle ustawy o żegludze śródlądowej armatorem nie jest jedynie właściciel. Jest już nim jednak osoba, która od armatora uzyskała tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu. Pod pojęciem tego zwrotu rozumie się takie postępowanie osoby władającej statkiem, która występuje we własnym imieniu w stosunku do osób trzecich (tak w odniesieniu do armatorów morskich zob. Matysik, 1963, s. 118). Z kolei na gruncie Kodeksu morskiego podkreśla się istotność faktycznego sprawowania władztwa nad statkiem (Pyc, Zużewicz-Wiewiórska, 2012, komentarz do art. 7 ustawy kodeks morski). Z literalnego brzmienia przepisów ustawy o żegludze śródlądowej nie można jednak wyinterpretować tej przesłanki.

Ustawa o żegludze śródlądowej nie wyjaśnia, co należy rozumieć pod pojęciem władania statkiem. Skoro brak w niej tego wyjaśnienia, a w zakresie nieuregulowanym odsyła ona do prawa przewozowego, a następnie do Kodeksu cywilnego (Ustawa, 2000, art. 3), należałoby sięgnąć do

regulacji tego ostatniego aktu prawnego. W uregulowaniach Kodeksu cywilnego odniesienie do władztwa znajduje się głównie w regulacjach związanych z posiadaniem rzeczy (Ustawa, 1964, art. 336). W rezultacie pojęcie władztwa użyte w ustawie o żegludze śródlądowej należałoby utożsamić z wszelkimi formami posiadania, o których mowa w Kodeksie cywilnym. Władztwo nad statkiem będzie miał zarówno posiadacz zależny, jak i dzierżyciel.

Konieczność występowania we własnym imieniu w stosunku do osób trzecich prowadzi też do wniosku *a contrario*, że armatorem w świetle ustawy o żegludze śródlądowej nie jest podmiot, który wprowadzie władę statkiem, czyni to jednak w cudzym imieniu. Te stwierdzenia w praktyce mogą prowadzić do wielu wątpliwości natury dowodowej. Nie zawsze podczas przemieszczania się statkiem osoba, która nim włada, oświadcza wobec osób trzecich, że czyni to we własnym lub cudzym imieniu. Trudno sobie przykładowo wyobrazić takie postępowanie żeglarza podczas samotnego rejsu na jeziorze.

PRZESŁANKA TYTUŁU PRAWNEGO DO WŁADANIA STATKIEM

Pod pojęciem tytułu prawnego do władania statkiem należałoby z kolei rozumieć treści stosunku prawnego, na podstawie którego pomiędzy właścicielem a żeglującym nastąpiło przeniesienie posiadania/dzierżenia statku. Zasadniczo strony w tym zakresie mają pełną swobodę co do ustalania treści łączącej jej umowy (Ustawa, 1964, art. 353¹). Należy mieć jednak na uwadze, że niektóre z zawartych pomiędzy nimi umów mogą być wyznaczane także treścią Kodeksu morskiego, np. w zakresie czarteru na czas (Ustawa, 1984, art. 91).

Wydaje się, że użycie sformułowania, iż poza właścicielem armatorem jest ten podmiot, który włada statkiem we własnym imieniu na podstawie tytułu prawnego, może w pewnych sytuacjach prowadzić do niezamierzonych skutków. Mianowicie w przypadku, gdy osoba trzecia zawładnie statkiem bez zgody armatora. W tej sytuacji nie będzie ona ani właścicielem statku, ani nie będzie nim władała w jego imieniu. W konsekwencji zakres jej odpowiedzialności może być np. mniejszy niż w sytuacji, gdy za zdarzenie będzie odpowiadał armator. Także wszelkiego rodzaju wadliwości umowy będą działały tylko i wyłącznie na niekorzyść właściciela statku śródlądowego. Wada oświadczenia woli z reguły będzie prowadziła do wadliwości tytułu prawnego do władania rzeczą ze strony „pierwotnego armatora”, a w konsekwencji do wyłączenia pewnych reguł czy też obowiązków nałożonych na żeglarza treścią ustawy o żegludze śródlądowej. Formułując właśnie z tego względu postulat *de lege ferenda*, należałoby zmienić definicję armatora, o której mowa w ustawie o żegludze śródlądowej, aby skupiała się ona bardziej na sposobie korzystania ze statku, a nie na więzi prawnej pomiędzy właścicielem statku a podmiotem, który nim włada w jego imieniu. Podobnie jak czyni to właśnie Kodeks morski.

POJĘCIE STATKU ŚRÓDLĄDOWEGO JAKO JEDEN Z WYZNACZNIKÓW POJĘCIA ARMATORA

Skoro w świetle ustawy o żegludze śródlądowej wyznacznikiem pojęcia armatora jest to, że jest on właścicielem statku, istotne w tym kontekście jest także ustalenie użytego w tym akcie prawnym pojęcia statku.

Ustawa o żegludze śródlądowej zawiera kolejną legalną definicję w powyższym zakresie. W myśl jej unormowań pod pojęciem statku należy rozumieć urządzenie pływające o napędzie

mechanicznym lub bez napędu mechanicznego, w tym również prom, wodolot i poduszkowiec, przeznaczone lub używane na śródlądowych drogach wodnych do: przewozu osób lub rzeczy, pchania lub holowania, inspekcji, nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu żeglugowego lub szkolenia, ratowania życia lub mienia, połowu ryb, wykonywania prac technicznych, utrzymania szlaków żeglugowych lub eksploatacji złóż kruszyw, uprawiania sportu lub rekreacji, celów mieszkalnych, biurowych, gastronomicznych, hotelowych lub warsztatowych, a także jako przystanie pływające, doki lub zakłady kąpielowe (Ustawa, 2000, art. 5 ust. 1 pkt. 1 lit. a–h).

Mając na względzie przytoczone powyżej regulacje, statek winien posiadać dwie następujące cechy: **A)** urządzenie musi pływać, **B1)** urządzenie musi być przeznaczone do wskazanych w ustawie celów, jak np. przewóz osób, który ma się odbywać na śródlądowych drogach wodnych, **albo B2)** urządzenie musi być używane na śródlądowych drogach wodnych do wskazanych wyżej celów.

Wymóg, aby statek pływał, raczej nie wywołuje wątpliwości interpretacyjnych. Pojęcie pływania należałoby utożsamić z synonimem utrzymywania się na powierzchni wody. Nie wydaje się, by wykładnia tego pojęcia nastroczała trudności².

Wątpliwości pojawiają się jednak w kontekście drugiej części definicji (**tj. wariantu B1**). Należy zauważyć, że ustawodawca nie określił, czy statek winien być przeznaczony do wskazanych w ustawie celów i osoba nim żeglująca na śródlądowych drogach wodnych ma spełniać wskazane w ustawie cele, czy też wystarczy samo przeznaczenie statku, np. do celów rekreacyjnych. Innymi słowy, czy wystarczy przeznaczenie statku do celów rekreacyjnych, czy też statek winien być przeznaczony do celów rekreacyjnych **na śródlądowych drogach wodnych**. To rozróżnienie jest o tyle istotne, że termin „śródlądowe drogi wodne” jest węższy od pojęcia wód śródlądowych. W ustawie o żegludze śródlądowej wyjaśniono to pierwsze pojęcie, wskazując, że należą do nich **tylko te** wody śródlądowe, które w myśl ustawy prawo wodne (Ustawa, 2000, art. 1) zostały uznane za żeglowne. W konsekwencji ustawa nie definiuje wprost tego pojęcia, lecz odsyła w tym zakresie do przepisów prawa wodnego (Ustawa, 2017). To z kolei oznacza, że pod pojęciem śródlądowej drogi wodnej należy rozumieć drogi, które mogą służyć potrzebom śródlądowego transportu wodnego i żeglugowego wykorzystywanego przez statki (Ustawa, 2017, art. 193 ust. 1). Jakże konkretnie wody należy zaliczyć do śródlądowych dróg wodnych, każdorazowo określa ostatecznie Rada Ministrów w drodze rozporządzenia (Ustawa, 2017, art. 193 ust. 1). Wydaje się, że należałoby założyć, że ustawodawca chciał objąć zakresem regulacji statki żeglujące na śródlądowych drogach wodnych. W odmiennym przypadku część przepisów znajdujących zastosowanie wobec statków na innych niż śródlądowe drogi wodne byłaby zbędna. **W tym kontekście warto podkreślić, że do śródlądowych dróg wodnych zalicza się część największych rzek w Polsce, a tylko nieliczne jeziora.** Oznacza to, że termin „statek” należy odnieść do tych urządzeń, które są przeznaczone **jedynie na te** śródlądowe drogi wodne. O ile więc urządzenie (statek) nie jest przeznaczone na śródlądowe drogi wodne, o tyle przepisy ustawy w świetle przytoczonej definicji nie mają wobec niego zastosowania. W konsekwencji też właściciel tego urządzenia nie będzie armatorem w myśl ustawy o żegludze śródlądowej.

Także drugi z wymogów ustawowych definicji statku wywołuje wątpliwości (**wariant B2 – tj. używanie urządzenia na śródlądowych drogach wodnych**). Jeśli urządzenie, które pływa,

2 Aczkolwiek mogą się np. pojawić wątpliwości, czy pod pojęciem statku można także rozumieć urządzenie, które pływa **pod powierzchnią** tafli wody.

znajduje się na śródlądowych drogach wodnych i jest przeznaczone do jednego ze wskazanych w ustawie celów (np. rekreacyjnych), to należy je uznać za statek (śródlądowy). Takie ujęcie statku z jednej strony umożliwia zakwalifikowanie do kategorii statku śródlądowego bardzo dużej liczby urządzeń pływających, np. materaca. Z drugiej strony okoliczność, że urządzenie pływające znajduje się na śródlądowych drogach wodnych i nie jest wykorzystywane do żadnego z wymienionych w ustawie celów, prowadzi do stwierdzenia, że nie mamy do czynienia ze statkiem (śródlądowym). Innymi słowy, jacht, który będzie służył tylko i wyłącznie magazynowaniu surowców, nie będzie wypełniał definicji statku śródlądowego.

Ciekawe w tym kontekście wnioski wynikają ze szczątkowego orzecznictwa sądowego. Sądy raczej nie chcą zajmować stanowiska w powyższych sprawach. Jedną ze spornych kwestii w orzeczeniu Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego była prawidłowa kwalifikacja statku. Na podniesiony przez stronę zarzut, że ponton, na którym posadowiona jest barka, jest statkiem morskim, sąd odmówił w ogóle udzielenia odpowiedzi w tej materii, stwierdzając, że nie ma to znaczenia dla rozstrzyganej sprawy (Orzeczenie, 2005).

Pewnym wyznacznikiem co do zamiaru armatora sposobu władania statkiem może być fakt jego wpisania do odpowiedniego rejestru. Należy zwrócić uwagę, że zarówno w Kodeksie morskim (Ustawa, 2001, art. 23), jak i w ustawie o żegludze śródlądowej (2000, art. 18) ustawodawca nałożył na armatorów pewnych statków obowiązek ich zgłoszenia do odpowiednich rejestrów – pośrednio można z tego wywnioskować ich przeznaczenie. Nie jest to jednak oczywiste z uwagi na pytanie dotyczące stosunku poszczególnych rejestrów względem siebie i ich funkcji (Łopuski, 2002, s. 17 w odniesieniu do wątpliwości związanych z funkcją poszczególnych rejestrów).

Należy też wspomnieć, że w literaturze przedmiotu wskazywano na trudności związane z niektórymi sposobami przeznaczenia statku, np. w kontekście rekreacji, która rozumiana jest jako czynny wypoczynek podejmowany w celu regeneracji sił (Gospodarek, 2007, s. 37). W konsekwencji nie zawsze jednoznacznie wynika, kiedy statek wykorzystywany jest do celów rekreacji.

Reasumując, należy stwierdzić, że armatorem jest właściciel statku, czyli urządzenia pływającego przeznaczonego do używania na śródlądowych drogach wodnych, których zakres każdorazowo określa Rada Ministrów, albo używanego na tych drogach. W ten sposób Rada Ministrów określa także pośrednio, kto jest armatorem w myśl ustawy o żegludze śródlądowej.

CZY WŁAŚCICIEL INNEGO STATKU NA DROGACH ŚRÓDLĄDOWYCH JEST ARMATOREM?

Przepisy ustawy o żegludze śródlądowej należy stosować też do innych statków niż te, o których mowa powyżej, gdy są one wykorzystywane na wodach śródlądowych i służą do: 1) przewozów międzybrzegowych, 2) zarobkowego przewozu osób lub ładunków, 3) uprawiania sportu lub rekreacji, 4) zarobkowego połowu ryb, 5) wykonywania robót technicznych lub eksploatacji złóż kruszywa na innych wodach śródlądowych (Ustawa, 2000, art. 1 ust. 3). Literalne brzmienie powyższego przepisu prowadzi do wniosku, że należy go stosować wobec statków, ale już nie wobec innych kwestii poruszonych w ustawie o żegludze śródlądowej. W konsekwencji, **w myśl regulacji ustawy o żegludze śródlądowej za armatora nie można uznać osoby, która np. włada statkiem na małym jeziorze, nie należy ono bowiem do śródlądowych dróg wodnych.** Co najwyżej w mo-

mencie, gdy rozpocznie on używać swój statek na śródlądowych drogach wodnych, będzie można go uznać za armatora w świetle analizowanych w niniejszym artykule przepisów.

WNIOSKI

Użyte w ustawie o żegludze śródlądowej pojęcie armatora jest niejednoznaczne i wywołuje wiele wątpliwości interpretacyjnych, co przedstawiono powyżej. Formułując postulat *de lege ferenda*, należałoby w niej także w sposób jednoznaczny wskazać kryteria rozróżniające statki morskie od śródlądowych. Istniejące w obecnym stanie prawnym kryteria są niejasne i w głównej mierze koncentrują się na zamiarze armatora co do sposobu wykorzystania statku. Ta okoliczność z punktu widzenia praktyki jest niewystarczająca i z procesowego punktu widzenia także trudna do udowodnienia.

W rezultacie wątpliwości w zakresie pojęcia armatora prowadzą do dalszych wątpliwości związanych z innymi zagadnieniami prawnymi, jak w szczególności z odpowiedzialnością armatora względem innych osób i ograniczeń tej odpowiedzialności. W związku z tym może to także rzutować na możliwość zastosowania przepisów ograniczających odpowiedzialność przewoźnika (szerzej na temat samego ograniczenia odpowiedzialności zob. Dragun, 1984, s. 9 i n.).

LITERATURA

- Adamowicz, M. (2014). Nowe przepisy dotyczące przewozu pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową. *Gdańskie Studia Prawnicze*, 32, 25–38.
- Dragun, M. (1984). *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*. Toruń: Uniwersytet Mikołaja Kopernika.
- Górski, W., Wesołowski, K. (2000). *Prawo gospodarcze*. Zielona Góra: Zachodnie Centrum Organizacji.
- Gospodarek, J. (2007). *Prawo w turystyce i rekreacji*. Warszawa: Difin.
- Iwański, Ł. (2014). Wybrane aspekty wydobywania kruszywa naturalnego ze złóż zlokalizowanych na lub pod dnem akwenów na śródlądowych wodach powierzchniowych. W: B. Rakoczy, M. Szalewska, K. Karpus (red.), *Prawne aspekty gospodarowania zasobami środowiska. Korzystanie z zasobów środowiska* (s. 167–187). Toruń: TNOiK.
- Łopuski, J. (2002). *Kodeks morski 2001: tekst ustawy i uzupełniających ją umów międzynarodowych*. Bydgoszcz–Toruń: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Matysik, S. (1963). *Podręcznik prawa morskiego*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Pyć, D., Zużewicz-Wiewiórowska, I. (2012), (red.). *Kodeks morski. Komentarz*. LEX/el. 2012; stan prawny: 25.05.2012.
- Stec, M. (2017). Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010. W: P. Kostański, P. Podrecki, T. Targosz (red.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple* (s. 1403–1415). Warszawa: Wolters Kluwer.

AKTY PRAWNE

- Orzeczenie (2005). Orzeczenie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 24.07.05, VI SA/Wa 1213/14. LEX nr 840635.
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. 1964, Nr 16, poz. 93, ze zm.
- Ustawa (1984). Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe. Dz.U. 1984, Nr 53, poz. 272, ze zm.
- Ustawa (2000). Ustawa z 21.12.2000 r. o żegludze śródlądowej. Dz.U. 2001, Nr 5, poz. 43, ze zm.

Ustawa (2001). Ustawa z 18.09.2001 r. Kodeks morski. Dz.U. 2001, Nr 138, poz. 1545, ze zm.

Ustawa (2002). Ustawa z 28.10.2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym. Dz.U. 2002, Nr 199, poz. 1672, ze zm.

Ustawa (2017). Ustawa z 20.07.2017 r. – Prawo wodne. Dz.U. 2017, Nr 1566, ze zm.

THE INTERPRETATION PROBLEMS OF THE NOTION “ARMATOR” (AN INLAND WATERWAY VESSEL OPERATOR) USED IN THE INLAND WATERWAYS ACT

ABSTRACT

The subject of this article is the analysis of the notion of “armator” (an inland waterway vessel operator) used in the Inland Waterways Act. It is argued that there is a distinction between the notion of “armator” used in the Maritime Code Act and the same word being used for the purpose of the Inland Waterways Act. It was shown that the definition of “armator” in the Inland Waterway Act is broad but imprecise. Moreover, the Maritime Code Act cannot serve as a reference to get a better understanding of this notion. It was presented that contrary to the Maritime Code Act, the attributes pertaining to “armator”, according to the Inland Waterways Act, depend more on the content of a particular contract “armator” entered into. The article focuses also on the differences between “statek morski” (a ship) and “statek śródlądowy” (an inland waterway vessel). We have suggested some criteria that may make the distinction between “statek morski” (a ship) and “statek śródlądowy” easier.

KEYWORDS

the definition of a shipowner, an inland waterway operator, a sea operator, a sea ship, an inland ship

Translated by Barbara Federowicz

CZĘŚĆ 2

PROBLEMATYKA PRZEWOZU TOWARÓW

UBEZPIECZENIE CARGO W PRZEWOZACH MORSKICH

DATA PRZESŁANIA: 21.03.2018, DATA AKCEPTACJI: 7.11.2018, KODY JEL: K12, K19

Renata Husiatyńska

Uniwersytet Szczeciński
renata.husia@gmail.com

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest analiza obowiązujących regulacji w zakresie odpowiedzialności i rozłożenia ryzyka spowodowanego utratą lub uszkodzeniem ładunku podczas transportu morskiego¹. W artykule omówiono kwestie wyłączeń odpowiedzialności przewoźnika na gruncie Reguł hasko-visbijskich w kontekście uszkodzeń albo zniszczeń towaru powstałych w trakcie transportu morskiego. Artykuł zawiera analizę powszechnie stosowanych klauzul instytucjonalnych w umowach ubezpieczeniowych zawieranych przez ubezpieczycieli.

Autorka zwraca uwagę na konieczność nowelizacji przepisów, które dotyczą wyłączeń odpowiedzialności przewoźnika za szkody bądź uszkodzenia ładunków w czasie transportu morskiego. Dawne instytucje prawne służące rozłożeniu ryzyka są przestarzałe i mało efektywne, choć nadal funkcjonują w prawie morskim ze względu na jego tradycjonalizm i uprzywilejowanie grupy armatorów. Patrząc jednak na specyfikę transportu morskiego, zwiększającą się ilość towarów transportowanych drogą morską oraz tendencję wzrostową we współpracy polskich przedsiębiorców z zagranicznymi przewoźnikami, powinna zostać poruszona kwestia zmiany podstawy prawnej dotyczącej tej gałęzi transportu.

SŁOWA KLUCZOWE

ubezpieczenie ładunków, transport morski, odpowiedzialność przewoźnika

WPROWADZENIE

W dobie globalizacji transport stanowi podstawę dla właściwie funkcjonującego międzynarodowego handlu towarami. Należy mieć na uwadze obecne tendencje wskazujące na wyraźne zwiększanie się stopnia wykorzystywania transportu morskiego. Wymaga to zapewnienia minimalizacji ryzyka związanego z możliwymi kosztami spowodowanymi uszkodzeniami bądź całkowitą utratą transportowanych ładunków. Sama idea rozłożenia ryzyka wiążącego się z transportem morskim leży u podstaw różnych ograniczeń odpowiedzialności przewoźnika morskiego, które spotykane

1 Analiza została zawężona tylko do umów przewozowych na podstawie konosamentów.

są we współczesnym prawie morskim, a które rozkładają finansowy ciężar szkody na jej sprawcę i poszkodowanego. Rozwój ubezpieczeń i reasekuracji jako efektywny instrument daje możliwość rozłożenia ryzyka związanego z prowadzeniem działalności na morzu.

W niniejszym artykule została podjęta próba wskazania tego, że obowiązujące regulacje dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za utratę lub uszkodzenie ładunku opierają się na zasadzie winy, przy zachowaniu wielu wyłączeń, co wpływa na powszechność ubezpieczeń cargo. Celem artykułu jest analiza treści regulacji mających wpływ na przeniesienie finansowych następstw zdarzeń, które powodują szkody w mieniu, np. w ładunku, i są ponoszone nie przez podmioty prowadzące działalność morską, ale przez ich ubezpieczyciela. Obecnie tradycyjne instytucje prawa morskiego odgrywają rolę wtórną, stanowiąc podstawę rozliczeń między ubezpieczycielami. Należy zaznaczyć, że przejście ryzyka przez ubezpieczyciela ma jednak określony koszt wyrażony w składce ubezpieczeniowej, a więc podmioty ponoszące określone ryzyko związane z prowadzoną przez nie działalnością zainteresowane są tym, aby było ono jak najmniejsze.

Autorka zwraca uwagę na konieczność nowelizacji przepisów, które regulują zagadnienie odpowiedzialności przewoźnika za szkody bądź uszkodzenia ładunków w czasie transportu morskiego, ponieważ rozłożenie ryzyka przewidziane przez określone instytucje prawa morskiego sprowadza się do rozłożenia kosztów ubezpieczenia na podmioty zaangażowane w proces transportu. Nie jest to sprawa bagatelna, zwłaszcza gdy uwzględnimy trudności występujące na arenie międzynarodowej, jeśli chodzi o osiągnięcie porozumienia w takich kwestiach, jak odpowiedzialność przewoźnika morskiego lub ograniczenia odpowiedzialności za roszczenia morskie.

OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA MORSKIEGO

Przewóz ładunków drogą morską jest regulowany przepisami Konwencji brukselskiej z 1924 roku o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (Reguły haskie), uzupełnionej o podpisany w 1968 roku protokół zwany Regułami Visby oraz protokół z 1979 roku. Zasady te funkcjonują jako Reguły hasko-visbijskie² i regulują kwestie przewozu drogą morską wszelkich ładunków, na które wystawiono konosamenty. Są one także podstawą do określenia granic odpowiedzialności odszkodowawczej oraz możliwych roszczeń klientów przewoźnika morskiego za szkodę w ładunku przewożonym³.

Na podstawie art. 4 Reguł hasko-visbijskich przewoźnik nie odpowiada za szkody pochodzące lub wynikające z powodu niezeglowności statku, jak również za straty będące wynikiem niedbalstwa czy wady m.in. kapitana, marynarza w żegludze lub w administracji statku. W art. 4 konwencji wymieniono wiele przesłanek wyłączających odpowiedzialność przewoźnika za powstałe szkody. Wśród nich wymienione są: pożar, wypadki na morzu, siła wyższa, działania wojenne lub też zajęcie sądowe, szkody spowodowane czynem albo przeoczeniem załadowcy bądź właściciela towarów. Omawiane wyłączenie obejmuje także szkody wynikające m.in. ze strajków, zastoju czy też z powodu ratowania lub usiłowania ratowania życia albo mienia na morzu. Wyłączeniu

2 Konwencja, 1924. Polska jest stroną tej konwencji od 1936 r., a jej przepisy zostały ponadto inkorporowane do Kodeksu morskiego (Ustawa, 2001). W stosunkach prawnych pomiędzy podmiotami krajowymi stosuje się przepisy Kodeksu morskiego, a w relacjach z udziałem podmiotów zagranicznych przepisy ww. konwencji.

3 Wyrok, 2003.

podlegają również straty mechaniczne na objętości lub wadze czy też wszystkie inne straty bądź szkody wynikające z wady ukrytej, natury specjalnej albo wady właściwej towarowi, ewentualnie z niedostatecznego opakowania czy z wad ukrytych uchodzących uwadze przy zachowaniu należytej staranności.

Regulacje Reguł hasko-visbijskich w art. 4 ust. 5 określają kwotę odszkodowania za stratę lub uszkodzenie ładunku. Jest ona obliczana na podstawie wartości towarów w miejscu i czasie, w którym zostały lub powinny zostać wyładowane ze statku. Wartość towarów określa się według kursu giełdowego, a w przypadku braku takiego kursu według bieżącej ceny rynkowej lub też wartości towarów takiego samego rodzaju i jakości. W omawianej konwencji pojawia się również ograniczenie kwoty odszkodowania w przypadku, gdy rodzaj i wartość towarów nie zostały zadeklarowane przez załadowcę przed załadowaniem i zamieszczone w konosamencie. W takiej sytuacji przewoźnik będzie odpowiedzialny tylko i wyłącznie do kwoty stanowiącej równowartość 666,67 jednostek rozliczeniowych za opakowanie czy jednostkę lub dwóch jednostek rozliczeniowych za kilogram wagi brutto towarów straconych bądź uszkodzonych, w zależności od tego, która kwota będzie wyższa. Ponadto na podstawie art. 4 ust. 5 Reguł hasko-visbijskich całkowite wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika za stratę lub uszkodzenie ładunku pojawiać się będzie w przypadku, gdy załadowca świadomie zadeklarował w konosamencie nieprawdziwy rodzaj albo wartość towaru. Natomiast w przypadku udowodnienia, że szkoda wynika ze świadomego działania czy na skutek niedbalstwa w działaniu lub zaniechaniu przewoźnika, nie będzie on miał podstaw do skorzystania z przesłanek dotyczących ograniczenia odpowiedzialności. Jest to szczególna postać winy nieumyślnej wyższego stopnia, którą w literaturze określa się jako „winę niewybaczalną”. Istotną cechą tego pojęcia winy jest jej element podmiotowy. Postępowanie osoby odpowiedzialnej nie tylko musi być lekkomyślne, a więc naruszające w sposób rażący przyjęte normy zachowania, lecz także niezbędny jest element świadomej akceptacji ryzyka po stronie tej osoby (Łopuski, 1998, s. 301). Jest to daleko idące zawężenie pojęcia winy, pozbawiające osobę odpowiedzialną za roszczenia morskie prawa do ograniczenia odpowiedzialności. Należy zaznaczyć, że w razie wątpliwości, czy zachodzi szczególna postać winy osoby odpowiedzialnej uzasadniająca wyłączenia stosowania ograniczenia, ciężar dowodu wykazania takiej winy będzie spoczywać na osobie dochodzącej roszczenia (Łopuski, 1998, s. 302), która z tego faktu wywodzi swoje prawo do pełnego odszkodowania.

Przeanalizowano regulamin przewozu jednego z największych przewoźników morskich, tj. A.P. Møller-Mærsk A/S, który opiera się na regulacjach zawartych w Regułach hasko-visbijskich i w którym przewoźnik określił górną granicę swojej odpowiedzialności. Jest ona ograniczona do dwóch jednostek rozliczeniowych za kilogram wagi brutto towaru uszkodzonego lub utraconego. Taki zapis w regulaminie przewozu konkretyzuje sposób obliczania kwoty odszkodowania należnego za powstałą szkodę. Nie zawsze jednak zastrzeżenie to wskazuje na przelicznik, który będzie odzwierciedlał wartość uszkodzonego towaru.

Wydawać się może, że to właśnie powszechnie stosowane regulaminy przewoźników i ich niechęć do zmian podstawy prawnej nie pozwalają na nowelizację regulacji, które by odpowiadały aktualnie panującym warunkom na rynku gospodarczym. Dlaczego podejmowane próby wprowadzenia zmian w przepisach, które powinny nakładać na przewoźników większą odpowiedzialność, kończą się niepowodzeniem? Dlaczego podstawą do dochodzenia odpowiedzialności za uszkodzenia bądź utratę ładunku są regulacje z poprzedniego stulecia? Stulecia, w którym transport morski wyglądał zupełnie inaczej. Pojawia się pytanie, czy na armatora można nałożyć obowiązek

pełnej odpowiedzialności za powstałe szkody, choćby była ona dla niego rujnująca i niemożliwa do objęcia w pełni ubezpieczeniem. Gdzie należy szukać złotego środka przy rozłożeniu ryzyka związanego z transportem morskim? Czy ubezpieczenie cargo może być narzędziem gwarantującym rekompensatę za straty w ładunku?

UBEZPIECZENIE CARGO

Towar w czasie transportu jest narażony na częściowe bądź nawet całkowite zniszczenie. Z uwagi na to jest on związany z kwestiami ubezpieczeń przesyłki, które coraz częściej są jedną z metod zarządzania ryzykiem. To właśnie ubezpieczenie ładunków w transporcie należy do podstawowej grupy ubezpieczeń transportowych. Zakres ochrony ubezpieczeniowej z tytułu ubezpieczenia cargo jest w warunkach ubezpieczeń dostosowany do specyfiki możliwego ryzyka. Ładunek może być objęty ubezpieczeniem na całej trasie przewozu podanej w dokumentach przewozowych, z użyciem jednego lub kilku środków transportu, obejmującym niezbędne czynności przeładunkowe czy przejściowe magazynowanie na trasie przewozu.

Ubezpieczenie ładunków należy do złożonych ubezpieczeń mających zastosowanie w transakcjach handlu zagranicznego, zwłaszcza w przewozie morskim (Sangowski, 2007, s. 409). Należy wymienić dwa czynniki, które wpływają na złożoność omawianego ubezpieczenia. Jest to m.in. konieczność precyzyjnego rozstrzygnięcia na podstawie umów mających zastosowanie w międzynarodowym obrocie gospodarczym, która ze stron tych umów i od jakiego momentu ponosi ryzyko szkód w ładunku w czasie transportu. Drugim czynnikiem jest udział wielu podmiotów w procesie transportu międzynarodowego, co wpływa na odpowiedzialność cywilną każdego z nich.

Omawiając ubezpieczenie cargo, należy zaznaczyć, że jest to dobrowolne ubezpieczenie ładunku, niezależne od ubezpieczenia casco, które dotyczy ubezpieczenia środka transportowego i jest zawierane przez przedsiębiorstwo transportowe (Januła, Truś, Gutowska, 2011, s. 188). Uprawnionym do ubezpieczenia cargo nie może być ani przewoźnik, ani spedytor, jeśli działają we własnym imieniu. Jeśli natomiast działania są podejmowane w porozumieniu z podmiotem uprawnionym, czyli z właścicielem ładunku lub ze spedytorem, któremu przyznano prawo do dysponowania przesyłką, podmioty te są uprawnione do zawarcia umowy ubezpieczenia cargo. W takim przypadku stają się beneficjentami wypłaty odszkodowania w przypadku dojścia do szkody na ładunku (Białkowski, 2011, s. 34). Podsumowując, niezależnie od obowiązków zmierzających do ochrony praw przewoźnika z inicjatywą zawarcia umowy ubezpieczeniowej występuje gestor ładunku.

Na gruncie krajowych regulacji prawnych umowy ubezpieczeniowe należy analizować na podstawie przepisów Kodeksu cywilnego (dalej: k.c.; Ustawa, 1964), tj. regulacji zawartych w art. 805–828 k.c., a w zakresie ubezpieczeń morskich w art. 292–338 Kodeksu morskiego (Ustawa, 2001).

Z kolei zasad, jakimi należy się kierować przy zawieraniu umów ubezpieczenia, należy poszukiwać w Ogólnych Warunkach Ubezpieczeń (dalej: OWU), jakimi posługują się poszczególni ubezpieczyciele. Dopiero na tej podstawie można wyciągnąć odpowiednie wnioski, z których wynika, iż każda umowa ubezpieczeniowa musi zawierać określone w k.c. elementy, których uszczegółowienie znajduje się w OWU. Potwierdzeniem tej reguły jest art. 807 § 1 k.c., w którym wskazuje się, że OWU i treść samej umowy ubezpieczenia winny być zgodne z bezwzględnie obowiązującymi przepisami k.c., gdyż w przeciwnym razie będą nieważne.

Na zakres umownego ubezpieczenia ładunku morskiego największy wpływ mają wzorce umowne, wśród których dla ubezpieczenia praw właściciela ładunku szczególne znaczenie będą miały instytucje klauzule ładunkowe, które zostaną omówione w dalszej części artykułu. W polskim systemie prawnym ubezpieczyciele mają możliwość wydawania OWU na podstawie art. 16 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Ustawa, 2015), jednakże dla działalności armatorskiej związanej z przewozem ładunków tego nie robią. Są one zastępowane regulacjami obcymi, których obowiązywanie w Polsce ma wątpliwe podstawy prawne. Aby jednak obowiązywały, należy uznać, że w polskim systemie prawa ubezpieczeniowego będą pełniły rolę OWU. Zabieg ten umożliwia art. 385 i n. k.c. Natomiast wzorce umowne używane przez armatorów noszą nazwę regulaminów właściwych dla ubezpieczeń krajowych. Przy czym do ich interpretacji stosuje się orzecznictwo sądów brytyjskich, co z punktu widzenia krajowych zasad stosowania prawa jest działaniem nie do końca uzasadnionym (Brodecka-Chamera i in., 2010, s. 800).

Przedmiotem umowy ubezpieczenia ładunku jest nienaruszalność przesyłki. Przedmiotem ubezpieczeń ładunków mogą być m.in. towary natury handlowej powszechnie występujące w obrocie gospodarczym, które w umowie przewozu są określone jako ładunek, eksponaty targowe i wystawowe, wyroby artystyczne, rzeczy przemieszczonych oraz inne przedmioty niebędące przedmiotem handlu (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 845; zob. też: Salomon, 2003, s. 77).

W praktyce spotykane są zróżnicowane warunki pokrycia szkód skonstruowane w zależności od zaistniałych potrzeb i możliwości podmiotu ubezpieczającego. W tym celu wykorzystywane są klauzule instytucje opracowane przez Instytut Londyńskich Ubezpieczycieli. Najważniejsze z nich to: instytucje klauzule ładunkowe (A, B, C), instytucje klauzule wojenne, instytucje klauzule strajkowe oraz instytucje klauzule wyłączające skażenia radioaktywne. Instytucje klauzule ładunkowe (Klauzula A, 2009; Klauzula B, 2009; Klauzula C, 2009) są powszechnie używane w międzynarodowych ubezpieczeniach ładunkowych. Mają one charakter uniwersalny ze względu na możliwość ich zastosowania do większości rodzajów ładunków przewożonych różnymi środkami transportu. Najczęściej stosuje się trzy zestawy omawianych klauzul: A, B i C. Różnią się one głównie zakresem ochrony ubezpieczeniowej, czyli tzw. klauzulą ryzyka (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 844). Skutkuje to różnicami w zakresie ciężaru dowodu. W klauzulach B i C zakres ochrony ubezpieczeniowej jest ograniczony do zamkniętych list ryzyka, a ciężar dowodu wykazania szkody powstałej wskutek nich spoczywa na ubezpieczonym. Zupełnie inaczej jest w klauzuli A, która oparta jest na zasadzie *all risks*, gdzie ubezpieczony musi wykazać, że szkoda powstała w sposób przypadkowy i nieunikniony. Również przy jej zastosowaniu ubezpieczenie obejmuje ryzyko straty lub szkody w przedmiocie ubezpieczenia z wymienionymi wyjątkami w pkt 4.1–4.7 klauzuli A, które pokrywają się z wyłączeniami na gruncie konwencji. W związku z tym wg klauzuli A ubezpieczeniem nie są objęte:

- strata, szkoda lub wydatek spowodowany przez samego ubezpieczającego;
- zwykły wyciek, zwykła strata na wadze lub objętości, lub zwyczajne zużycie przedmiotu ubezpieczenia. Dotyczy tylko takich przypadków, które noszą znamiona zwyczajności i należy się ich spodziewać podczas normalnego przebiegu transportu;
- strata, szkoda spowodowana przez niedostateczne lub niewłaściwe opakowanie, lub przygotowanie przedmiotu ubezpieczenia do podróży. Często kwestią sporną jest to, czy opakowanie towaru jest uznane za wystarczające i odpowiednie dla danego rodzaju ładunków transportowanych. Uznaje się, że opakowanie czy przygotowanie przedmiotu ubezpieczenia zgodnie

z powszechnie przyjętymi zwyczajami i praktykami handlowymi spełnia powyższe kryteria (F.W. Berg, 2010). W wypadku, gdy opakowanie stanowi integralną część ubezpieczonego ładunku i okaże się ono niedostateczne, strata lub uszkodzenie mogą zostać uznane za spowodowane wadą ukrytą przedmiotu ubezpieczenia;

- strata, szkoda lub wydatek spowodowany przez wadę ukrytą lub naturalną właściwość przedmiotu ubezpieczenia;
- strata, szkoda lub wydatek spowodowany bezpośrednio przez zwłokę, nawet jeśli spowodowana była przez niebezpieczeństwo, od którego zostało zawarte ubezpieczenie. Takie uregulowanie wskazuje na to, iż upływ czasu nie może być traktowany jako ryzyko, od którego można ubezpieczyć ładunki w transporcie;
- strata, szkoda lub wydatek wynikający z niewypłacalności lub niesprawności finansowej właścicieli i operatorów statku;
- strata, szkoda lub wydatek wynikający z użycia jakiejkolwiek broni wojennej wykorzystującej energię jądrową lub materiały radioaktywne.

Pojęcie *all risks* obejmuje jakiejkolwiek straty lub uszkodzenia ładunku będącego przedmiotem ubezpieczenia poniesione przypadkowo, a nie w sposób możliwy do przewidzenia (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 845). Nie dotyczy to więc sytuacji pewnych lub wysoce prawdopodobnych, takich jak wada ukryta, naturalne właściwości bądź straty czy uszkodzenia, które można przypisać działaniom własnym ubezpieczonego. Ciężar dowodu spoczywa na ubezpieczonym, który jest obowiązany wykazać, że szkoda powstała wskutek ryzyka, które wystąpiło podczas trwania ochrony ubezpieczeniowej (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 845). W tym miejscu należy zastrzec, że poprzez pojęcia straty lub uszkodzenia powinno się rozumieć szkody fizyczne w ubezpieczonym ładunku, a nie samoistne bądź następcze w stosunku do nich straty finansowe, choćby nawet powstały na skutek wystąpienia ryzyka objętego ochroną ubezpieczeniową (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 845). Konsekwentnie ubezpieczeniem nie są objęte koszty czy wydatki, z wyjątkiem tych zwyczajowo ponoszonych w procesie ustalania rozmiaru i wysokości szkody, jak np. sortowanie i separacja ładunków uszkodzonych czy koszty ekspertyz ładunkowych.

Wada ukryta jest definiowana jako niezdolność ładunków do przetrwania w dobrym stanie podczas normalnie przebiegającej podróży, przy założeniu zachowania przez armatora wszelkiej staranności i dbałości o ładunek, do jakiej jest zobowiązany odpowiednią umową (Brodecki, Sodolska, 2010, s. 845). Szkoda powstała wskutek naturalnych właściwości to zaś taka, która jest spowodowana naturalnym zachowaniem ubezpieczonego ładunku w okolicznościach, w jakich jest on transportowany (British, 2010).

Klauzule B i C zawierają o jedno wyłączenie więcej w stosunku do tych zawartych w klauzuli A. Mianowicie jest to wyłączenie rozmyślnego uszkodzenia, zniszczenia przedmiotu ubezpieczenia lub jakiejkolwiek jego części wskutek bezprawnego czynu jakiejkolwiek osoby. Chodzi tu m.in. o takie działania, jak wyrzucenie ładunku za burtę bez rozsądnej przyczyny, podpalenie czy sabotaż skutkujący zatonięciem statku.

Ubezpieczenia cargo zawarte na podstawie instytucyjnych klauzul typu C, zapewniających tzw. ograniczone pokrycie, obejmuje straty lub szkody, które można przypisać tym samym przyczynom, co w przypadku klauzul B, z jednym jednak wyjątkiem. Klauzule C nie obejmują strat i szkód dających się przypisać trzęsieniu ziemi, wybuchowi wulkanu lub uderzeniu pioruna.

Omawiając ubezpieczenia ładunków w transporcie morskim, należy podkreślić, kto może wystąpić z inicjatywą ubezpieczenia przesyłki na czas transportu. Z takim wnioskiem do ubezpieczyciela występuje gestor ładunku, usługobiorca przewoźnika. Pojawia się pytanie, kto miałby być uznany za gestora ładunku oraz za kontrahenta przewoźnika – wysyłający przesyłkę, czyli nadawca, czy też może jej adresat. Zazwyczaj ryzyko szkód transportowych spoczywa na właścicielu przesyłki. On też ma tzw. gestię ubezpieczeniową (Górski, 1999, s. 114). Kogo należy uważać za właściciela ładunku w czasie transportu? To zależy od konkretnych okoliczności, a przede wszystkim od samych podmiotów obrotu gospodarczego oraz ponoszonego przez nie ryzyka. Zagadnienie to regulują przepisy odnoszące się bezpośrednio do obrotu gospodarczego, dla którego wymownym przykładem jest w szczególności umowa sprzedaży, co wynika wprost z przepisów art. 612 k.c. W tym kontekście, w myśl art. 548 § 1 k.c., stwierdza się, że z chwilą wydania rzeczy sprzedanej kuzności i ciężary z nią związane, a także niebezpieczeństwo jej przypadkowej utraty lub uszkodzenia przechodzą na kupującego. Natomiast regulacja art. 544 § 1 k.c. wskazuje, że jeżeli sprzedana rzecz ma być przesłana przez sprzedawcę do miejsca, które nie jest miejscem spełnienia świadczenia, w razie wątpliwości poczytuje się, że wydanie zostaje dokonane z chwilą, gdy w celu dostarczenia rzeczy na miejsce przeznaczenia sprzedawca powierzył ją przewoźnikowi trudniącemu się przewozem tego rodzaju rzeczy.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że poruszane przepisy odnoszą się do momentu przejścia ryzyka szkody w ładunku. W praktyce obrotu gospodarczego pojawiły się specjalne reguły interpretacyjne, tzw. INCOTERMS. Klauzule te określane są często jako warunki przewozu od sprzedawcy do odbiorcy i odnoszą się do ustalenia wysokości obciążeń finansowych poszczególnych stron umowy przewozowej (Górski, 1999, s. 114). Ich treść została sprecyzowana przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu. Tylko dwie formuły z INCOTERMS zawierają wyraźnie określony obowiązek podstawowego ubezpieczenia towaru – CIF (stosowana w transporcie morskim) i CIP (Salomon, 2003, s. 77). Wszystkie pozostałe formuły precyzyjnie określają chwilę przejścia ryzyka ze sprzedającego na kupującego, gdzie strona będąca gestorem samodzielnie podejmuje decyzję o ewentualnym ubezpieczeniu. Podczas ustalania warunków dostawy należy pamiętać, że przejęcie przez jedną stronę umowy gestii transportowej i ubezpieczeniowej skutkuje tym, że druga strona nie uzyska ewentualnych korzyści wynikających z posiadania gestii. Po zawarciu umowy ubezpieczeniowej przez odpowiednią osobę i na jej żądanie ubezpieczyciel obowiązany jest wydać polisę stwierdzającą zawarcie umowy (Salomon, 2003, s. 78). Polisa ubezpieczeniowa stanowi jednostronne potwierdzenie zawarcia umowy ubezpieczenia na ściśle określonych w niej warunkach (Januła, Truś, Gutowska, 2011, s. 190). Podkreślenia wymaga to, że umowa ubezpieczenia cargo nie musi mieć charakteru okresowego, może to być umowa jednostkowa (Majerska, Sowa, 2015, s. 175). Mienie będące przedmiotem przewozu może być ubezpieczone na podstawie:

- umowy ubezpieczenia jednostkowego, tzw. polisa jednostkowa, gdzie ochroną ubezpieczeniową objęta jest wówczas konkretna przesyłka stanowiąca przedmiot określonego przewozu,
- umowy ubezpieczenia generalnego, tzw. polisa generalna – ochroną ubezpieczeniową objęte są wówczas wszystkie lub tylko niektóre ładunki przewożone na ryzyko ubezpieczającego w określonym czasie.

WNIOSKI

Podsumowując, przedmiotem ubezpieczenia może być mienie określone w umowie ubezpieczeniowej, przewożone na ryzyko ubezpieczającego w takim zakresie, które można określić jako elementarne (pożar, uderzenie pioruna, wybuch, huragan, sztorm, powódź) czy też od wypadku, jakiemu uległ środek transportowy, zaginięciu, kradzieży i rabunku albo z innych przyczyn niż wymienione powyżej, jeżeli w ich następstwie doszło do połamania, potłuczenia, rozbicia, zamoczenia, porysowania przewożonego mienia, tzw. ryzyka *sensu stricto* transportowego (Sangowski, 2007, s. 415).

Ubezpieczyciel odpowiada za szkody będące bezpośrednim następstwem niebezpieczeństw objętych umową ubezpieczenia. Nie odpowiada jednak za szkody powstałe z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczonego czy wskutek ukrytej wady ładunku, jego naturalnej lub szczególnej właściwości oraz nienależytego opakowania (Salomon, 2003, s. 78). Ubezpieczyciel obowiązany jest zapłacić odszkodowanie ubezpieczeniowe, choćby szkodę objętą ubezpieczeniem była obowiązana naprawić osoba trzecia. Z tego też powodu dla ubezpieczycieli istotne jest sprawowanie chociaż częściowej kontroli nad okolicznościami wpływającymi na bezpieczeństwo ładunku w trakcie trwania ubezpieczenia. Uzyskują to, stosując w umowie ubezpieczenia tzw. klauzule klasyfikacyjną. Wymusza ona konieczność stosowania do przewozu tylko takich statków, których bezpieczeństwo ocenione zostało przez jedno z renomowanych towarzystw klasyfikacyjnych poprzez przyznanie odpowiedniej klasy statku.

Reasumując, na umowę ubezpieczenia cargo należy spojrzeć jak na instrument kompensaty i ochrony przed ryzykiem straty lub uszkodzeniami w transportowanym ładunku oraz związanym z tym kosztem. Obecnie obowiązujące regulacje dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej armatorów nie pełnią kompletnej funkcji ochronnej dla właścicieli transportowanych ładunków i mogą za bardzo uprzywilejowywać przewoźników morskich.

LITERATURA

- Białkowski, M. (2011). Ochrona praw właściciela towaru w międzynarodowym łańcuchu dostaw – ubezpieczenie CARGO. *International Journal of Management and Economics*, 31, 25–41.
- British (2010). British & Foreign Marine Insurance Co. v Gaunt (1921) 7 Ll L Rep. 62, Sassoan v Yorkshire Insurance Co. (1923) 16 Ll L Rep. 129. W: Brodecka-Chamera, A., Brodecki, Z., Fuchs, D., Glicz, M., Janyga, B., Kęszycka, B., Malinowska, K., Nawracała, J., Serwach, M., Sodolska, E., Sukiennik, P., Wiczorek, E. (red.), *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz. Tom II: Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, komentarz do przepisów i wybranych wzorców umów* (s. 854). Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Brodecka-Chamera, A., Brodecki, Z., Fuchs, D., Glicz, M., Janyga, B., Kęszycka, B., Malinowska, K., Nawracała, J., Serwach, M., Sodolska, E., Sukiennik, P., Wiczorek, E. (red.), (2010). *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz. Tom II: Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, komentarz do przepisów i wybranych wzorców umów*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Brodecki, Z., Sodolska, E. (2010). Klauzule ładunkowe 1/1/2009. W: Brodecka-Chamera, A., Brodecki, Z., Fuchs, D., Glicz, M., Janyga, B., Kęszycka, B., Malinowska, K., Nawracała, J., Serwach, M., Sodolska, E., Sukiennik, P., Wiczorek, E. (red.), *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz. Tom II: Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, komentarz do przepisów i wybranych wzorców umów* (s. 840–850). Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- F.W. Berg (2010). F.W. Berg & Co. LTD v Style (1956) 1Q.B 180. W: Brodecka-Chamera, A., Brodecki, Z., Fuchs, D., Glicz, M., Janyga, B., Kęszycka, B., Malinowska, K., Nawracała, J., Serwach, M., Sodolska, E., Sukiennik, P., Wiczorek, E. (red.), *Prawo ubezpieczeń gospodarczych. Komentarz. Tom II: Prawo o kontraktach w ubezpieczeniach, komentarz do przepisów i wybranych wzorców umów* (s. 853). Warszawa: Wolters Kluwer Polska.

- Górski, W. (1999). *Ubezpieczenia transportowe*. Zielona Góra: Zachodnie Centrum Organizacji.
- Klauzula (2001). Instytutowa klauzula klasyfikacyjna 01/01/2001. Pobrane z: <http://www.iaclauses.co.uk/site/cms> (20.10.2017).
- Klauzula A (2009). Instytutowa klauzula ładunkowa (A) 1/1/09. Pobrane z: <http://www.iaclauses.co.uk/site/cms> (20.10.2017).
- Klauzula B (2009). Instytutowa klauzula ładunkowa (B) 1/1/09. Pobrane z: <http://www.iaclauses.co.uk/site/cms> (20.10.2017).
- Klauzula C (2009). Instytutowa klauzula ładunkowa (C) 1/1/09. Pobrane z: <http://www.iaclauses.co.uk/site/cms> (20.10.2017).
- Januła, E., Truś, T., Gutowska, Ż. (2011). *Spedycja*. Warszawa: Difin.
- Łopuski, J. (red.), (1998). *Prawo morskie*. Tom II: *Prawo żeglugi morskiej*. Bydgoszcz: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Majerska A., Sowa, A. (2015). *Ubezpieczenia w transporcie. Praktyczne porady dla przedsiębiorców z branży TSL*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Salomon, A. (2003). *Spedycja w handlu morskim. Procedury i dokumenty*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Sangowski, T. (2007). *Ubezpieczenia ładunków w transporcie międzynarodowym*. Pobrane z: <https://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/item/5354-ubezpieczenia-ladunkow-w-transporcie-miedzynarodowym> (15.10.2017).

AKTY PRAWNE

- Konwencja (1924). Konwencja Międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25.08.1924 r. Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258 z późn. zm.
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. z 2018 r., poz. 1025 z późn. zm.
- Ustawa (2001). Ustawa z 18.09.2001 r. Kodeks morski. Dz.U. z 2016 r., poz. 66 z późn. zm.
- Ustawa (2015). Ustawa z 11.09.2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Dz.U. z 2018 r., poz. 999, 1000.
- Wyrok (2003). Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 16.07.2003 r., sygn. I ACa 1387/02 SIP LEX 106683.

CARGO INSURANCE IN MARITIME TRANSPORTATION

ABSTRACT

The aim of the article is to analyze the applicable regulations regarding liability and risk distribution caused by the loss or damage of cargo during sea transport. The article discusses the issues of exclusion of carrier liability under the Hague-Visbian Rules in the context of damage or destruction of goods created during maritime transport. The article contains an analysis of commonly used institutional clauses in insurance contracts concluded by insurers.

The author draws attention to the need to amend the provisions that apply to the exclusion of carrier's liability for damage or damage to cargo during sea transport. Former legal institutions serving the distribution of risk seem to be outdated and not very effective. These institutions are still functioning in maritime law through its traditionalism and privileging the group of shipowners, and due to the specificity of maritime transport, the increasing amount of goods transported by sea and an upward trend in the cooperation of Polish entrepreneurs with foreign carriers, the issue of changing the legal basis in this transport branch.

KEYWORDS

cargo insurance, maritime transport, carrier liability

Translated by Renata Husiatyńska

CHARAKTER CZYNNOŚCI POLEGAJĄCEJ NA WYDANIU TOWARU PRZEZ PRZEWOŹNIKA W WYKONANIU UMOWY DROGOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW

DATA PRZESŁANIA: 21.03.2018, DATA AKCEPTACJI: 7.11.2018, KODY JEL: K12, K22

Konrad Garnowski

Uniwersytet Szczeciński
konrad.garnowski@wzieu.pl

STRESZCZENIE

W artykule podjęto próbę oceny charakteru czynności polegającej na wydaniu towaru przez przewoźnika w drogowym przewozie towarów. Autor rozpatruje powyższy problem na gruncie regulacji krajowych w świetle Kodeksu cywilnego oraz Prawa przewozowego, a w odniesieniu do regulacji międzynarodowych na podstawie Konwencji CMR. Analiza teoretycznego ujęcia czynności prawnej prowadzi do wniosku, że wydanie towaru przez przewoźnika po dostarczeniu do miejsca przeznaczenia nie stanowi czynności prawnej ze względu na brak jej podstawowego elementu w postaci oświadczenia woli. Wydanie towaru jest jedynie czynnością faktyczną, będącą częścią wykonania zobowiązania, która wywołuje pewne skutki prawne. Skutki te są jednak niezależne od woli przewoźnika, a wynikają jedynie z treści obowiązujących regulacji prawnych. W konsekwencji nie jest możliwe stosowanie do tego zdarzenia m.in. przepisów dotyczących zasad składania oświadczeń woli, form czynności prawnych, wad oświadczeń woli, a także przepisów o pełnomocnictwie.

SŁOWA KLUCZOWE

prawo przewozowe, Konwencja CMR, wydanie towaru

WPROWADZENIE

Wydanie towaru odbiorcy przez przewoźnika jest czynnością, do której odnoszą się zarówno przepisy prawa transportowego na szczeblu krajowym (Ustawa, 1964; Ustawa, 1984), jak i regulacje o charakterze międzynarodowym (Konwencja CMR, 1956). Zdarzenie to następuje w końcowej fazie realizacji umowy przewozu drogowego towarów i ma niewątpliwie istotne znaczenie z perspektywy oceny prawidłowego wykonania zobowiązania przewoźnika. Co więcej – nie jest ono tylko ostatnim elementem czynności podejmowanych w procesie translokacji przesyłki, lecz także wywołuje istotne skutki prawne. Kwestie związane z wydaniem przesyłki były już przedmiotem rozważań w literaturze. Podkreślono, że zdarzenie to inicjowane jest przez wyrażenie zgody na

rozpoczęcie jej przejmowania od przewoźnika (Kolarski, 2002, s. 79). Wyrażono też stanowisko, że przyjęcie przesyłki nie jest obowiązkiem, a jedynie uprawnieniem odbiorcy (Goik, 1987, s. 168; Stec, 2005, s. 226; Szanciło, 2008, s. 228). Pozycja odbiorcy ma przy tym charakter samodzielny (Górski, Mendyk, 2005, s. 47), a źródłem jego uprawnienia jest samo wskazanie go w umowie przewozu, pomimo tego, że nie jest on jej stroną (Dąbrowski, 2014, s. 210). Analogiczne poglądy formułowano także w odniesieniu do Konwencji CMR (Clarke, 2009, s. 103; Dąbrowski, 2015, s. 168; Hill, Messent, Glass, 2000, s. 88; Wesołowski, 2013, s. 266).

Nie jest jednak jasne, czy wydanie towaru przez przewoźnika powinno być kwalifikowane jako czynność prawna, czy może faktyczna. Poszukując odpowiedzi na tak sformułowane pytanie, w pierwszej kolejności należy się odwołać do odpowiednich regulacji prawnych. Przepis art. 785 Kodeksu cywilnego (dalej: k.c.) – stosowany na gruncie Prawa przewozowego w związku z odesłaniem zawartym w art. 90 tego ostatniego aktu – przewiduje, że odbiorca może wykonywać wszelkie prawa wynikające z umowy przewozu, w tym żądać wydania przesyłki i listu przewozowego. Na podstawie treści tego przepisu wyrażono pogląd, że przyjęcie towaru przez odbiorcę jest jedynie czynnością faktyczną (Sychowicz, 2003, s. 499). Prezentowane jest też jednak stanowisko, zgodnie z którym przyjęcie przesyłki jest nie tylko zdarzeniem faktycznym, lecz także ciągiem czynności, również prawnych, szczególnie ze względu na składanie przez odbiorcę oświadczenia woli podczas przyjmowania przesyłki od przewoźnika (Stec, 2005, s. 223, 237; 2011, s. 872).

Analogiczne uprawnienie odbiorcy do żądania wydania towaru zostało przyznane także na gruncie art. 13 ust. 1 Konwencji CMR (1956). Treść tego aktu nie dostarcza jednak jakichkolwiek wskazówek co do charakteru wydania. Należy natomiast przywołać jeden z wyroków Sądu Najwyższego, w którym stwierdzono, że przyjęcie towaru i listu przewozowego w warunkach przewozu sukcesywnego stanowi czynność prawną (Wyrok, 2015). Stanowisko to odnosi się do kwestii odmiennej, choć w istocie zbliżonej do tytułowego zagadnienia. Pogląd ten sformułowano jednak tylko na marginesie głównych rozważań i nie został on w żaden sposób uzasadniony. W związku z tym problem charakteru prawnego czynności polegającej na wydaniu towaru przez przewoźnika, chociaż został dostrzeżony w doktrynie i orzecznictwie, to niewątpliwie wymaga dalszej analizy. Rozstrzygnięcie tej kwestii nie jest zadaniem o wymiarze tylko teoretycznym, ponieważ będzie skutkowało powstaniem wielu konsekwencji praktycznych. Gdyby wydanie uznać za czynność prawną, to każdorazowo konieczne będzie ustalenie, czy dane zachowanie przewoźnika spełnia wszystkie przesłanki uznania go za takie zdarzenie. Ponadto w takiej sytuacji konieczne byłoby stosowanie do niego wszystkich regulacji odnoszących się do czynności prawnych, a także do oświadczeń woli jako niezbędnego elementu każdej z nich, w tym np. przepisów dotyczących wad oświadczeń woli albo formy czynności prawnych. To z kolei wpływałoby w sposób istotny na możliwość powstania w konkretnej sytuacji skutków, jakie przepisy prawa transportowego łączą z wydaniem przesyłki.

Dla porządku należy zasygnalizować, że posługiwanie się w języku prawnym i prawniczym pojęciem wydania nie jest w tym przypadku w pełni precyzyjne, czynność ta bowiem nie stanowi wydania w rozumieniu art. 348 k.c. W ujęciu kodeksowym pojęcie to odnosi się do jednego ze sposobów przeniesienia posiadania, przewoźnik zaś na skutek przeniesienia władztwa nad towarem staje się jedynie dzierżycielem rzeczy (Gołaczyński, 2013, s. 84), władającym nią przez pewien czas w interesie osoby trzeciej (*animus detendi pro alieno*). Kwestia ta nie ma jednak przesądzającego znaczenia dla rozstrzygnięcia omawianego zagadnienia, w związku z czym w dalszej części artykułu zostanie pominięta.

TEORETYCZNE UJĘCIE CZYNNOŚCI PRAWNEJ I OŚWIADCZENIA WOLI

Zbadanie problematyki charakteru czynności polegającej na wydaniu przesyłki przez przewoźnika wymaga odwołania się do teoretycznych koncepcji dotyczących pojęć czynności prawnej i oświadczenia woli, a następnie odniesienia tego do rozpatrywanej sytuacji. Historyczną analizę pojęcia czynności prawnej należy rozpocząć od stwierdzenia, że pierwotne systemy prawne, w tym system prawa rzymskiego, koncentrowały się przede wszystkim na formalnej stronie tego aktu, wymagając dokonania czynności w ściśle określony sposób (Radwański, 1985, s. 621). Choć pierwsze przejawy odchodzenia od daleko idącego formalizmu były widoczne już wcześniej, to dopiero w średniowieczu wyraźnie zarysowały się elementy konsensualizmu, a pełen rozkwit tej koncepcji przypadł na okres rozwoju liberalnej myśli gospodarczej w XVIII wieku (Radwański, 2008, s. 3). Na pierwszy plan wysuwała się w tym kontekście autonomia woli podmiotów prawa cywilnego, a instytucją realizującą ją w najpełniejszym wymiarze stała się właśnie czynność prawna.

Niewątpliwie dla dokonania każdej czynności prawnej konieczne jest złożenie przynajmniej jednego oświadczenia woli. To ostatnie pojęcie tłumaczone jest w różny sposób, przy czym wyróżnia się trzy podstawowe kierunki. Pierwszy z nich nawiązuje do teorii woli i oparty jest na założeniu, że decydujące znaczenie ma wewnętrzny akt woli człowieka, który znajduje wyraz w oświadczeniu woli (por. np. Radwański, 2008, s. 14; Wolter, 1979, s. 248). Zwolennicy tej teorii przyjmują, że za oświadczenie woli można uznać tylko oświadczenie składane ze świadomości wywołania określonych skutków prawnych, a zamiar składającego oświadczenie nie może być rozpatrywany w kategoriach obiektywnych. W opozycji do tego nurtu pozostaje teoria oświadczenia, która decydującą rolę przypisuje zewnętrznemu przejawowi woli podmiotu i jego obiektywnemu znaczeniu, w oderwaniu od rzeczywistej woli podmiotu (zob. np. Radwański, 2008, s. 14; Safjan, 2008, s. 300). Trzecia koncepcja, zwana teorią doniosłości prawnej (niem. *Geltungstheorie*), zakłada, że skutek prawny wywołuje jednolity akt składający się z woli urzeczywistnionej w zewnętrznym oświadczeniu (Radwański, 2008, s. 14). Z tej perspektywy dla oceny skutecznego złożenia oświadczenia woli nie wystarczy samo obiektywne zbadanie jego treści, ale konieczne jest także ustalenie rzeczywistej woli stron. W nauce prawa polskiego w pierwszej połowie XX wieku zauważalne były poglądy akcentujące wolicjonalny aspekt oświadczenia woli. Następnie zostały one wyparte przez nurt obiektywizujący, zyskujący obecnie wyraźną przewagę (Radwański, 2008, s. 14). Aktualnie oświadczenie woli postrzegane jest jako rodzaj czynności konwencjonalnej, w związku z czym o pełnionych przez nie funkcjach będzie decydował także kontekst kulturowy (Czepita, 2017, s. 87).

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na relacje pomiędzy pojęciami oświadczenia woli i czynności prawnej. Przyjmuje się, że oświadczenie woli jest wprawdzie istotnym i koniecznym elementem czynności prawnej, ale nie zawsze jedynym. Na niektóre czynności prawne mogą się składać także inne elementy, kategorycznie odmienne, np. wpis do rejestru przedsiębiorców przy zmianie umowy spółki kapitałowej dokonanej zgodnie z art. 255 § 1 Kodeksu spółek handlowych (Ustawa, 2000) albo wpis do księgi wieczystej przy ustanawianiu hipoteki zgodnie z art. 67 ustawy o księgach wieczystych i hipotece (Ustawa, 1982). Dopiero w razie spełnienia wszystkich niezbędnych warunków można mówić o dokonaniu czynności prawnej wywołującej skutki prawne wskazane w art. 56 k.c. (Grzybowski, 1985, s. 479).

Kodeks cywilny nie zawiera wprawdzie definicji czynności prawnej, ale próby jej sformułowania były podejmowane w literaturze. Stefan Grzybowski (1985, s. 479) przyjmuje, że czynność

prawna to „działanie osoby przedsięwzięte w celu wywołania pewnych skutków prawnych, które bez takiego zamiaru nie mogłyby w ogóle powstać”. Odmienne akcenty rozkłada Aleksander Wolter, według którego pojęcie to należy zdefiniować jako

stan faktyczny, w którego skład wchodzi co najmniej jedno oświadczenie woli, zmierzające do ustanowienia, zmiany lub zniesienia stosunku cywilnoprawnego, z którym to stanem faktycznym ustawa wiąże skutki prawne nie tylko wyrażone w oświadczeniu woli, lecz także oświadczeniem tym nieobjęte, a wynikające z ustawy, zasad współżycia lub ustalonych zwyczajów (Wolter, 1979, s. 244).

W nowszej literaturze sformułowano także bardziej syntetyczną definicję, zgodnie z którą czynność prawna to „skonstruowana przez system prawny czynność konwencjonalna podmiotu prawa cywilnego, której treść określa – co najmniej w podstawowym zakresie – jej konsekwencje prawne” (Radwański, 2008, s. 34).

Niekiedy w nauce prawa dostrzega się pewne cechy wspólne czynności prawnych i działań zgodnych z prawem (Grzybowski, 1985, s. 52). Niektórzy autorzy wyraźnie jednak przeciwstawiają te dwie kategorie. Podkreślają, że w przypadku działań zgodnych z prawem skutki prawne nie są determinowane wolą podmiotu, lecz wynikają wyłącznie z ustawy, podmiot prawa nie wyraża natomiast żadnych treści regulujących stosunek prawny. Od jego woli zależy jedynie to, czy zdarzenie w ogóle nastąpi (Radwański, 2008, s. 8). Stanowisko to należy uznać za słuszne, ponieważ tylko w ten sposób możliwe jest oddzielenie pojęcia czynności prawnych charakteryzujących się autonomią woli współkształtującą treść stosunku prawnego od innych zdarzeń, których skutki prawne nie są określane wolą podmiotu (np. niewłaściwe uznanie długu). W przypadku czynności prawnych charakterystyczne jest natomiast to, że same podmioty prawa cywilnego kreują zmianę sytuacji prawnej w sposób przez siebie stanowiony, przy czym dzieje się to w ramach kompetencji przyznanych w granicach zakreślonych przez prawo (Postanowienie, 1993).

RELACJA WOBEC CZYNNOŚCI WYDANIA NA GRUNCIE PRAWA TRANSPORTOWEGO

Każda z przywołanych definicji czynności prawnej przynajmniej w pewnym zakresie odwołuje się do woli wywołania skutku prawnego, niezależnie od tego, czy wolę tę odtwarza się na podstawie kryteriów subiektywnych, czy obiektywnych. Przenosząc to na grunt czynności związanych z wykonaniem umowy przewozu, należy stwierdzić, że wydanie towaru odbiorcy przez przewoźnika nie spełnia przesłanek niezbędnych dla uznania go za czynność prawną. Brakuje bowiem elementu wolicjonalnego, który w ogólnym ujęciu jest akcentowany zawsze, niezależnie od przyjętej koncepcji oświadczenia woli. Wola regulacji stosunku prawnego jest immanentnym elementem czynności prawnej, a w tym przypadku skutki prawne wywoływane są jedynie przez mające zastosowanie normy prawa powszechnie obowiązującego. Przewoźnik przez wydanie towaru nie zmierza do kształtowania treści stosunku prawnego, ale do wykonania zobowiązania w sposób odpowiadający już ukształtowanemu stosunkowi.

Należy przy tym zastrzec, że powyższe zdarzenie wywołuje pewne skutki prawne, związane choćby z powstaniem obowiązku zapłaty przez odbiorcę należności ciężących na przesyłce, o czym na gruncie prawa krajowego stanowi art. 786 k.c. (Ustawa, 1964) oraz art. 51 ust. 1 Prawa przewozowego (Ustawa, 1984), a podobna regulacja znajduje się także w art. 13 ust. 2 Konwencji CMR (1956).

Skutek ten nie powstaje jednak dlatego, że taka jest wola przewoźnika lub odbiorcy. Następuje on *ex lege* i w takim ujęciu wydanie towaru powinno być rozpatrywane jako czynność faktyczna prowadząca do powstania skutków prawnych. To ostatnie stwierdzenie nie podważa spójności zaprezentowanego poglądu, ponieważ sam fakt wywoływania skutków prawnych przez dane zachowanie nie jest wystarczający dla uznania go za czynność prawną. Wprawdzie zgodnie z art. 56 k.c. czynność prawna wywołuje nie tylko skutki w niej wyrażone, lecz także te wynikające m.in. z przepisów ustawowych, w każdym przypadku jednak podmiot prawa, dokonując czynności prawnej, musi swoim oświadczeniem woli określić jej skutki przynajmniej w minimalnym zakresie. Tego elementu brakuje w przypadku przyjęcia przesyłki przez odbiorcę, który swoim zachowaniem zasadniczo zmierza jedynie do objęcia władztwa nad przesyłką na skutek wykonania umowy przewozu.

W związku z tym powstanie odpowiedzialności odbiorcy można postrzegać jako rodzaj kumulatywnego przystąpienia do długu o charakterze ustawowym (por. Drapała, 2018, s. 1528). Z tej perspektywy jest ono zbliżone do sytuacji nabycia przedsiębiorstwa skutkującego, zgodnie z art. 55⁴ k.c., odpowiedzialnością nabywcy za zobowiązania związane z jego prowadzeniem. Wprawdzie nabycie przedsiębiorstwa niewątpliwie stanowi czynność prawną, ale skutek w postaci powstania odpowiedzialności za zobowiązania powstaje zupełnie niezależnie od woli, a nawet wiedzy nabywcy, podobnie jak w przypadku odbiorcy przyjmującego przesyłkę. W związku z tym należy ponownie przeanalizować przywołany na wstępie pogląd, zgodnie z którym czynność odbiorcy zawiera w sobie oświadczenie woli. Mając na uwadze, że odbiorca, przyjmując towar, może nawet nie mieć świadomości co do powstania stosunku prawnego z przewoźnikiem, to jego zachowanie można rozpatrywać jako rodzaj działania zgodnego z prawem w ujęciu przedstawionym powyżej, skoro występujące skutki prawne nie są zasadniczo objęte wolą odbiorcy. Należy jednak pamiętać, że nawet przy akceptacji poglądu co do uznania zachowania odbiorcy za oświadczenie woli, czynność wydania stanowiłaby tylko jeden z elementów czynności prawnej.

Z perspektywy przewoźnika wydanie towaru można natomiast potraktować jako czynność podobną do zachowania dłużnika, który spłaca dług w celu zwolnienia się ze zobowiązania albo spełnia świadczenie charakterystyczne wynikające z umowy o roboty budowlane. W obydwu przypadkach nie sposób mówić o dokonaniu czynności prawnej. Jest to jedynie czynność faktyczna zmierzająca do wywołania skutku w postaci wygaśnięcia zobowiązania, podobnie jak w odniesieniu do przewoźnika wydającego przesyłkę. Nie jest to jednak wykluczona sytuacja, w której wraz z wydaniem towaru pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą zostanie dokonana czynność prawna, np. zostanie pomiędzy nimi zawarta umowa przechowania towaru przez przewoźnika. Niemniej będzie to samodzielna i niezależna czynność prawna, której skutki powinny być rozpatrywane w oderwaniu od czynności wydania mieszczącej się w granicach aktów wykonawczych związanych z umową przewozu.

Wydanie towaru przez przewoźnika nie może być także postrzegane w kategoriach zawiadomienia o pewnych faktach. Zawiadomienie ma bowiem postać wypowiedzi będącej zdaniem w sensie logicznym i może być prawdziwe albo fałszywe (Radwański, 2008, s. 27). W taki sposób można traktować np. pokwitowanie spłaty długu w trybie art. 466 k.c. bądź zawiadomienie o wadzie rzeczy sprzedanej w trybie art. 563 k.c. To drugie zdarzenie, jeśli treść zawarta w oświadczeniu jest prawdziwa, wywołuje skutki prawne w postaci powstania roszczeń z tytułu rękojmi, ale także w tym przypadku wynikają one z przepisu ustawowego i są niezależne od woli stron. Od ich woli zależy jedynie to, czy wada zostanie zgłoszona i czy dany podmiot skorzysta z przyznanego mu

ustawowo uprawnienia. W orzecznictwie podobnie traktuje się zawiadomienie o przelewie wierzytelności dokonane w trybie art. 515 k.c. (Orzeczenie, 2000) albo wpis na rachunek bankowy wraz z zawiadomieniem o jego dokonaniu, które również nie stanowi oświadczenia woli, skoro nie ma modelującego wpływu na ukształtowanie treści stosunku cywilnoprawnego (Uchwała, 1994). W tym ostatnim aspekcie wydanie towaru ma zbliżony charakter, choć w odróżnieniu od przywołanych czynności nie stanowi przekazania informacji o zdarzeniach, które już nastąpiły.

W związku z powyższym w przekonaniu autora artykułu czynność polegająca na wydaniu towaru odbiorcy przez przewoźnika wykonującego umowę przewozu drogowego powinna być traktowana jako czynność faktyczna o charakterze konwencjonalnym, która wywołuje pewne skutki prawne niezależne od woli przewoźnika i odbiorcy. Stanowisko to pozostaje w spójności z tezą, zgodnie z którą wydanie towaru stanowi jedynie jeden z etapów wykonania umowy przewozu, a nie jej kształtowania na skutek oświadczeń woli stron. Jest to także uzasadnione w kontekście art. 53 ust. 1 i 2 Prawa przewozowego (Ustawa, 1984), który przyznaje nadawcy lub odbiorcy prawo do jednostronnej zmiany umowy. Osoba uprawniona może m.in. zażądać, aby przewoźnik wydał przesyłkę w innym miejscu niż wskazane w liście przewozowym (pkt 2) albo wydał przesyłkę innej osobie niż odbiorca wskazany w liście przewozowym (pkt 3). Zbliżone rozwiązanie zawarte jest w art. 12 ust. 1 Konwencji CMR (1956) przewidującym możliwość zmiany miejsca określonego dla wydania towaru albo wydania go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym. W doktrynie powyższe uprawnienie uznawane jest za uprawnienie kształtujące (Dąbrowski, 2014, s. 222; Szanciło, 2008, s. 242). Zmiana umowy dokonana w trybie art. 53 Prawa przewozowego lub art. 12 Konwencji CMR będzie polegać na złożeniu oświadczenia woli zmierzającego do modyfikacji treści stosunku prawnego w ten sposób, że zmianie ulegną prawa i obowiązki stron umowy (np. wskazanie innego miejsca przeznaczenia oraz związane z tym zwiększenie wynagrodzenia). Działanie takie będzie zatem czynnością prawną. Obowiązek w zakresie wydania przesyłki również ulegnie zmianie na skutek jej dokonania, ale w dalszym ciągu będzie stanowił jedynie element wykonania umowy o zmienionej treści, a nie odrębną czynność prawną.

Analogiczny wniosek można wyprowadzić z lektury przepisów regulujących kwestie związane z przeszkodami w wydaniu. Przepis art. 55 ust. 1 pkt 2 Prawa przewozowego (Ustawa, 1984) przewiduje możliwość udzielenia przez nadawcę wskazówek na wypadek przeszkody powodującej niemożność wydania przesyłki w miejscu przeznaczenia odbiorcy określonymu w liście przewozowym. Regulacja zawarta w art. 15 ust. 1 Konwencji CMR (1956) nakłada natomiast na przewoźnika obowiązek zażądania instrukcji od nadawcy w razie napotkania przeszkód w wydaniu. W niektórych sytuacjach instrukcje te może wydawać również odbiorca (ust. 2 i 3). Także z tej perspektywy treść przywołanych przepisów nie przesądza jednoznacznie o tym, że wydanie nie stanowi czynności prawnej, ale również pośrednio wskazuje, że jest ono jedynie czynnością faktyczną, której sposób wykonania może być kształtowany jednostronnie na podstawie wskazówek nadawcy lub odbiorcy. Gdyby była to czynność prawna, to możliwość ingerencji przez nadawcę w sposób dokonania tej czynności przez przewoźnika byłaby trudna do pogodzenia z zasadą, że podmiot dokonujący czynności prawnej zazwyczaj kształtuje treść składanego oświadczenia woli i dokonywanej czynności prawnej według własnego uznania, a zatem niezależnie od woli innych osób, choć w granicach przewidzianych przez prawo.

W tym miejscu należy także zwrócić uwagę na historyczną ewolucję charakteru umowy przewozu. Pierwotnie była ona traktowana jako umowa formalna, dla której zawarcia konieczne

było przyjęcie rzeczy przez przewoźnika wraz z listem przewozowym (por. szerzej Sośniak, 1974, s. 63 i n.). Konstrukcja taka była widoczna w niemal wszystkich gałęziach przewozu, a jej emanacją na gruncie ustawy Prawo przewozowe był nieobowiązujący już art. 47 ust. 1 (Ustawa, 1984). Przy takim ujęciu można rozpatrywać wydanie towaru przewoźnikowi jako jeden z elementów niezbędnych do zaistnienia czynności prawnej, współwystępujący ze zgodnymi oświadczeniami stron umowy przewozu. W tym sensie wydanie towaru należałoby oceniać podobnie jak przywołany wcześniej wpis do rejestru przedsiębiorców przy zmianie umowy spółki kapitałowej albo wpis do księgi wieczystej przy ustanowieniu hipoteki. Nadal jednak obydwie te zdarzenia nie stanowią odrębnej i samodzielnej czynności prawnej, a jedynie jeden z niezbędnych jej elementów. Wprawdzie omawiana sytuacja dotyczy wydania towaru przewoźnikowi przez nadawcę przed jego rozpoczęciem, a nie wydania towaru przez przewoźnika odbiorcy, niemniej zdarzenia te są rodzajowo zbliżone, a powyższy argument stanowi uzupełniające potwierdzenie stanowiska co do charakteru czynności polegającej na wydaniu towaru.

Podobnie należy ocenić omawianą kwestię z perspektywy wspomnianej już sytuacji, w której dochodzi do wydania towaru pomiędzy kolejnymi przewoźnikami w warunkach przewozu sukcesywnego w rozumieniu art. 789 § 2 k.c. (Ustawa, 1964), art. 6 Prawa przewozowego (Ustawa, 1984) oraz art. 34 Konwencji CMR (1956). Ze względu na ograniczone ramy artykułu nie jest możliwe przeprowadzenie pełnej analizy tego zagadnienia i konieczne jest ograniczenie się do kwestii zasadniczych. Nie wdając się zatem w szczegółowe rozważania dotyczące wymogów niezbędnych dla uznania przewozu za sukcesywny z perspektywy poszczególnych aktów, należy jedynie wskazać, że na gruncie Konwencji CMR skutek w postaci przystąpienia przez kolejnych przewoźników do pierwotnie zawartej umowy przewozu następuje *ex lege*, niezależnie od woli i wiedzy tych podmiotów, o ile tylko dojdzie do przyjęcia przesyłki wraz z listem przewozowym (Wyrok, 2011). Pozwala to na sformułowanie wniosku polemicznego wobec poglądu wyrażonego w wyroku Sądu Najwyższego przywołanym na wstępie (Wyrok, 2015). Nie sposób bowiem mówić w tym przypadku o składaniu oświadczeń woli przez kolejnych przewoźników, skoro skutki prawne determinowane są wyłącznie przez obowiązujące regulacje prawne. W konsekwencji zdarzenie to nie może stanowić czynności prawnej. Rozwiązanie analogiczne do tego z art. 34 Konwencji CMR (1956) przewidziano w art. 789 § 2 k.c. (Ustawa, 1964), w związku z czym jego ocena będzie tożsama. Z perspektywy Prawa przewozowego (Ustawa, 1984) należy natomiast wziąć pod uwagę akcentowaną w doktrynie okoliczność, że akt ten nie określa sposobu, w jaki poszczególni przewoźnicy stają się stroną pierwotnej umowy. Skutkuje to koniecznością złożenia odrębnych oświadczeń woli przez każdy z podmiotów (Szanciło, 2008, s. 62; Wesołowski, 2014, s. 50). Akceptacja tego poglądu nie zmienia jednak oceny charakteru wydania przesyłki. Wręcz przeciwnie – przy założeniu istnienia na gruncie prawa krajowego wymogu złożenia odrębnego świadczenia woli wydanie przesyłki nie będzie stanowiło samodzielnej czynności prawnej, a co najwyżej jeden z jej elementów.

WNIOSKI

Powyższe uwagi pozwalają na sformułowanie wniosku, że wydanie towaru w ramach umowy przewozu nie stanowi czynności prawnej. Pogląd ten można z powodzeniem odnieść zarówno do wydania przez przewoźnika na końcowym etapie wykonania umowy przewozu, jak i do wydania towaru

przewoźnikowi przez nadawcę, a także do wydania towaru kolejnemu przewoźnikowi w warunkach przewozu sukcesywnego. Stanowi to niewątpliwie pewne ułatwienie przy ocenie sposobu wykonania umowy przewozu. Przyznanie czynności wydania charakteru odrębnej czynności prawnej powodowałoby wiele konsekwencji praktycznych związanych choćby z koniecznością dokonywania jej oceny z perspektywy przywołanych już regulacji dotyczących m.in. zasad składania oświadczeń woli, formy czynności prawnych, wad oświadczeń woli, a także przepisów o pełnomocnictwie.

W praktyce byłoby to trudne do zrealizowania w kontekście jednoczesnej konieczności stosowania tych regulacji także w odniesieniu do pierwotnej czynności prawnej w postaci zawarcia umowy przewozu. Poza tym nie byłoby w ogóle potrzebne, brak bowiem argumentów, które przemawiałyby za przydatnością takiej konstrukcji przy ocenie zawierania i wykonywania umowy przewozu. Potraktowanie wydania jako czynności faktycznej będącej czynnością konwencjonalną oraz wywołującą pewne skutki prawne wpisuje się w rozważania teoretyczne zarysowane w niniejszym artykule, ale przede wszystkim jest w pełni wystarczające z perspektywy stosowania regulacji prawa transportowego dotyczących wykonania umowy przewozu.

LITERATURA

- Clarke, M.A. (2009). *International Carriage of Goods by Road: CMR*. London: Informa.
- Czepita, S. (2017). O pojęciu czynności konwencjonalnej i jej odmianach. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 79 (1), 85. DOI: [org/10.14746/rpeis.2017.79.1.7](https://doi.org/10.14746/rpeis.2017.79.1.7).
- Dąbrowski, D. (2014). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Dąbrowski, D. (2015). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR): komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Drapała, P. (2018). W: A. Olejniczak (red.), *Prawo zobowiązań – część ogólna*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 6). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Goik, H. (1987). W: A. Kolarski (red.), *Prawo przewozowe z komentarzem*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Gołączyński, J. (2013). W: E. Gniewek (red.), *Prawo rzeczowe*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 3). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Górski, W., Mendyk, E. (2005). *Prawo transportu lądowego: stan prawny na dzień 1 stycznia 2005 r.* Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Grzybowski, S. (1985). W: S. Grzybowski (red.), *System prawa cywilnego*. T. 1: *Część ogólna*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Hill, D.J., Messent, A.D., Glass, D.A. (2000). *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. London: Lloyd's of London Press.
- Kolarski, A. (2002). *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Kodeks.
- Radwański, Z. (1985). W: S. Grzybowski (red.), *System prawa cywilnego*. T. 1: *Część ogólna*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Radwański, Z. (2008). W: Z. Radwański (red.), *Prawo cywilne – część ogólna*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 2). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Safjan, M. (2008). W: K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. T. 1. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Sośniak, M. (1974). *Prawo przewozu lądowego*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Kraków: Zakamycze.
- Stec, M. (2011). W: J. Rajski (red.), *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 7). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Sychowicz, M. (2003). W: G. Bieniek (red.), *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia – Zobowiązania*. T. 2. Warszawa: LexisNexis.

- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- 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.
- Wolter, A. (1979). *Prawo cywilne. Zarys części ogólnej*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.

AKTY PRAWNE

- Konwencja CMR (1956). Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19.05.1956 r. Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238.
- Orzeczenie (2000). Orzeczenie Sądu Najwyższego z 27.01.2000 r., II CKN 702/78, OSN 2000, Nr 9, poz. 154.
- Postanowienie (1993). Postanowienie Sądu Najwyższego z 24.09.1993 r., III CZP 77/93, OSNCP 1994, Nr 3, poz. 52.
- Uchwała (1994). Uchwała Sądu Najwyższego z 29.12.1994 r., III CZP 162/94, OSNC 1995, Nr 4, poz. 60, SIP Legalis nr 29030.
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. z 2018 r., poz. 1025.
- Ustawa (1982). Ustawa z 6.07.1982 r. o księгах wieczystych i hipotece. Dz.U. z 2017 r., poz. 1007.
- Ustawa (1984). Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe. Dz.U. z 2017 r., poz. 1983.
- Ustawa (2000). Ustawa z 15.09.2000 r. Kodeks Spółek Handlowych. Dz.U. z 2017 r., poz. 1577.
- Wyrok (2011). Wyrok Sądu Najwyższego z 7.11.2011 r., II CSK 723/10, SIP Legalis nr 464074.
- Wyrok (2015). Wyrok Sądu Najwyższego z 4.12.2015 r., I CSK 1063/14, SIP Legalis nr 1398598.

LEGAL NATURE OF THE DELIVERY OF GOODS BY THE CARRIER DURING THE CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

ABSTRACT

The article attempts to assess the legal nature of the act consisting in the delivery of goods by the carrier in the carriage of goods by road. The author considers the above-mentioned problem on the basis of national regulations in the light of the Civil Code and the Transport Law, and with reference to international regulations of the CMR Convention. The analysis of theoretical aspects of the legal act leads to the conclusion that the delivery of goods by the carrier after their arrival at the place of destination does not constitute a legal act due to the lack of the basic requirement – a declaration of will. The delivery of goods is only a factual act, being a part of the performance of an obligation and having certain legal consequences. However, these consequences are independent of the carrier's will and result only from the applicable legal regulations. Consequently, it is not possible to apply provisions concerning the rules of making declarations of will, forms of legal acts, defects of declarations of will, as well as the provisions regarding power of attorney.

KEYWORDS

transport law, CMR Convention, delivery of goods

Translated by Konrad Garnowski

PRZEDAWNIEŃ ROSZCZEŃ ODSZKODOWAWCZYCH Z UMOWY PRZEWOZU TOWARÓW W SYTUACJACH NIEUNORMOWANYCH PRZEPISAMI PRZEWOZOWYMI

DATA PRZESŁANIA: 21.03.2018, DATA AKCEPTACJI: 7.11.2018, KODY JEL: K12, K22

Dorota Ambrożuk

Uniwersytet Szczeciński
dorota.ambrozuk@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Artykuł poświęcony jest problemom związanym z ustaleniem terminów przedawnienia roszczeń z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu towarów w sytuacjach, gdy podstawa takich roszczeń nie wynika z przepisów przewozowych, czy to krajowych, czy też międzynarodowych. Autorka, uwzględniając poszczególne unormowania umowy przewozu, wskazuje, jakie przepisy należy wówczas stosować. Ponadto dla przyszłej regulacji umowy przewozu w prawie krajowym formułuje wnioski *de lege ferenda*.

SŁOWA KLUCZOWE

terminy przedawnienia, umowa przewozu, dochodzenie roszczeń

WPROWADZENIE

Akty prawne z zakresu prawa przewozowego, zarówno krajowego, jak i międzynarodowego, regulują tylko niektóre tytuły odpowiedzialności przewoźnika. Istnieją zatem sytuacje, w których odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania przewoźnika opiera się na ogólnych zasadach odpowiedzialności kontraktowej w odniesieniu do przewozów krajowych – zasadach wynikających z Kodeksu cywilnego (dalej: k.c.; Ustawa, 1964).

Przykładem często występującym w praktyce jest przypadek niepodstawienia przez przewoźnika pojazdu w miejscu i terminie uzgodnionym w umowie przewozu przesyłki. Inne sytuacje to bezpodstawną odmową przyjęcia przesyłki czy niewykonanie dodatkowych obowiązków wynikających z umowy przewozu (np. formalności celnych). Sytuacje takie nie są unormowane w przepisach regulujących umowę przewozu. Rodzi się wówczas pytanie, jakie przepisy należy stosować do przedawnienia roszczeń odszkodowawczych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu w sytuacji, gdy podstawa takich roszczeń nie wynika z przepisów przewozowych.

Celem artykułu jest udzielenie odpowiedzi na to pytanie. Jest to jednak możliwe przy uwzględnieniu konkretnej regulacji. Ograniczone ramy artykułu nie pozwalają na szersze rozwinięcie tematu.

ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW O PRZEDAWNIENIU W KRAJOWYCH AKTACH REGULUJĄCYCH UMOWĘ PRZEWOZU

Umowa przewozu przesyłek towarowych w transporcie krajowym unormowana jest przede wszystkim Prawem przewozowym (dalej: pr. przew.; Ustawa, 1984), które reguluje przewozy we wszystkich gałęziach transportu, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego (art. 1 ust. 1). Spod działania tej ustawy, na mocy art. 35 ust. 1a, wyłączony jest także transport przesyłek stanowiących przedmiot usług pocztowych w rozumieniu ustawy Prawo pocztowe (2012).

Ustawa Prawo przewozowe w art. 77 ust. 1 przewiduje zasadniczo roczny termin przedawnienia roszczeń. Ma on jednak zastosowanie tylko do roszczeń dochodzonych na podstawie ustawy lub aktów wydanych w jej wykonaniu. Taki sposób ujęcia zagadnienia nie pozwala na objęcie nim tych przypadków odpowiedzialności kontraktowej, które nie są unormowane ustawą Prawo przewozowe czy aktami wykonawczymi do niej, czyli np. wskazanym we wstępie przypadkiem niepodstawienia pojazdu w uzgodnionym w umowie miejscu i terminie (por. Kolarski, 2002, s. 139; Wesołowski, 2014, s. 367–368).

Nie powinno natomiast budzić wątpliwości, że ww. przepis znajduje zastosowanie do tych sytuacji, w których ustawa konstytuuje tytuł odpowiedzialności, lecz nie określa jej zasad, i w tym zakresie konieczne jest sięgnięcie do przepisów ogólnych zawartych w Kodeksie cywilnym. Podstawa takich roszczeń znajduje się bowiem w ustawie Prawo przewozowe (por. Wesołowski, 2014, s. 367). Ma to miejsce np. w odniesieniu do odpowiedzialności odszkodowawczej nadawcy względem przewoźnika za szkodę wyrządzoną przewoźnikowi, a wynikłą z podania przez nadawcę w liście przewozowym lub w innej formie wskazań i oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością i nieścisłych, niedostatecznych lub wpisanych w niewłaściwym miejscu, a także za brak, niekompletność lub nieprawidłowość dokumentów wymaganych w przepisach szczególnych, jak również szkodę wyrządzoną wadliwym stanem przesyłki, brakiem lub niewłaściwym jej opakowaniem lub nienałytytym wykonaniem czynności ładunkowych (art. 72 ust. 1 pr. przew.).

Roczny termin przedawnienia, wskazany w art. 77 ust. 1 pr. przew., nie znajduje zastosowania do roszczeń z tytułu zwłoki w przewozie, jeżeli zwłoka ta nie spowodowała ubytku lub uszkodzenia przesyłki. Przepis art. 77 ust. 2 pr. przew. stanowi bowiem, że roszczenia takie przedawniają się z upływem dwóch miesięcy od wydania przesyłki. W przypadku, gdy zwłoka w przewozie towarzyszy szkoda w towarze, roszczenie przedawnia się z upływem terminu właściwego dla ubytku lub uszkodzenia towaru, czyli rocznego terminu z art. 77 ust. 1 pr. przew. (Siarkiewicz, 1987, s. 270; Wesołowski, 2014, s. 369). Ponadto ustawa Prawo przewozowe przewiduje szczególny sześciomiesięczny termin przedawnienia dla roszczeń pomiędzy przewoźnikami (art. 78 ust. 1).

Do przewozów morskich ma zastosowanie Kodeks morski (dalej: k.m.; Ustawa, 2001), który w art. 108 § 1 stanowi o roszczeniach z umowy przewozu, które przedawniają się z upływem dwóch lat od dnia wymagalności. Takie ujęcie pozwala na stosowanie ww. podstawowego terminu przedawnienia do wszystkich roszczeń wynikających z umowy przewozu ładunków morzem, niezależnie od tego, czy podstawa tych roszczeń znajduje się w Kodeksie morskim, czy też w innych

przepisach prawa, za wyjątkiem tych roszczeń, co do których Kodeks morski nakazuje wprost stosować inne terminy. Są nimi roszczenia do przewoźnika związane z ładunkiem, wynikające z konosamentu, które przedawniają się z upływem roku od dnia, w którym nastąpiło lub miało nastąpić wydanie ładunku (art. 108 § 2 k.m.). Chodzi tu o roszczenia kierowane do przewoźnika przez osoby legitymowane z konosamentu (Wyrok, 2016). Ponadto przepis art. 108 § 3 k.m. stanowi, że roszczenia o odszkodowanie przeciwko osobie trzeciej w sprawach, o których mowa w § 2, może być wytoczone nawet po upływie roku w terminie określonym w przepisach o przedawnieniu roszczeń, nie dłuższym jednak niż sześć miesięcy, licząc od dnia, w którym osoba występująca z takim powództwem zaspokoila roszczenie lub otrzymała pozew wniesiony przeciwko niej. Przepis ten dotyczy zatem roszczeń regresowych o zwrot zapłaconego odszkodowania z tytułu szkody związanej z ładunkiem, ale nie przeciwko przewoźnikowi odpowiedzialnemu za tę szkodę z konosamentu, lecz przeciwko osobie trzeciej (zob. Łopuski, Dragun-Gertner, 1998, s. 480, na tle art. 103 § 3 k.m. z 1961 r.).

Pamiętać przy tym należy, że w stosunkach regulowanych przepisami Kodeksu morskiego, odmiennie niż ma to miejsce w innych stosunkach cywilnoprawnych, w tym też prawnoprzewozowych, terminy przedawnienia mają dyspozytywny charakter, gdyż mogą być przedłużane umową stron zawartą na piśmie po zaistnieniu zdarzenia, z którego wynikło roszczenie. Nie dotyczy to roszczeń stwierdzonych prawomocnym orzeczeniem sądu lub wyrokiem sądu polubownego, a także ugodą zawartą przed tymi sądami (art. 8 k.m.).

Szczególnie trudne jest prawidłowe ustalenie terminu przedawnienia roszczeń wynikających z krajowych przewozów lotniczych. Spowodowane jest to brakiem przepisów o terminach przedawnienia w ustawie Prawo lotnicze (2002; dalej: pr. lot.). Ustawa ta zresztą zasadniczo w ogóle nie reguluje umowy przewozu, a zawarte w niej odesłania do przepisów prawa cywilnego (art. 205 § 1 pr. lot.) lub ratyfikowanych przez Polskę umów międzynarodowych (art. 208 pr. lot.) są niejasne. W świetle przepisu art. 205 § 1 pr. lot. do umowy przewozu lotniczego, w tym czarteru lotniczego, oraz do innych stosunków cywilnoprawnych związanych z przewozem lotniczym nieuregulowanych przepisami ustawy i umowami międzynarodowymi stosuje się przepisy prawa cywilnego. Zgodnie zaś z art. 208 ust. 1 i 2 pr. lot. przewoźnik lotniczy odpowiada m.in. za szkody w przewozie towarów na zasadach określonych w umowach międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, stosownie do zakresu ich stosowania, przy czym postanowienia tych umów stosuje się również do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym niepodlegającym tym umowom, a rozpoczynającym się lub kończącym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium oraz w przewozie lotniczym krajowym. W przypadku przyjęcia przez Polskę różnych umów międzynarodowych, a także zmian i uzupełnień do nich (co ma obecnie miejsce) w przewozie tym stosuje się jedynie postanowienia umowy ostatnio ratyfikowanej. Oznacza to, że do kwestii, o których mowa, należy stosować postanowienia Konwencji montrealskiej (1999).

Zawarte w art. 208 ust. 2 pr. lot. odesłanie do konwencji międzynarodowej odnosi się tylko do odpowiedzialności przewoźnika, który to zwrot można rozumieć co najmniej na trzy sposoby: jako dotyczący wyłącznie kwestii granic odpowiedzialności, jako obejmujący również przepisy ustalające wysokość odszkodowania oraz jako obejmujący także postanowienia o dochodzeniu roszczeń, w tym o terminach ich przedawnienia (por. Ambrożuk, 2017, s. 67). Za ostatnią interpretacją przemawia okoliczność, że przewidziany Konwencją montrealską dwuletni termin docho-

dzenia roszczeń uregulowany jest w rozdziale dotyczącym odpowiedzialności przewoźnika (rozdział III, art. 35). Nie oznacza to jednak, że termin ten zawsze znajdzie zastosowanie. Po pierwsze, nie można zapominać, że odesłanie, o którym mowa w art. 208 ust. 2 pr. lot., swoim zakresem obejmuje tylko odpowiedzialność przewoźnika, a co za tym idzie, nawet przy przyjęciu, że odpowiedzialność ta obejmuje także termin przedawnienia roszczeń, chodzi tu wyłącznie o roszczenia kierowane wobec przewoźnika. Odesłanie zawarte w powyższym przepisie Prawa lotniczego nie dotyczy zatem roszczeń przysługujących przewoźnikowi wobec innych uczestników obrotu lotniczego, np. wobec nadawcy ładunku. Po drugie, na gruncie samej Konwencji montrealskiej istnieją rozbieżności co do zakresu zastosowania art. 35, o czym w dalszej części opracowania.

ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW O PRZEDAWNIENIU W MIĘDZYNARODOWYCH KONWENCJACH PRZEWOZOWYCH

Również w przypadku umów międzynarodowego przewozu towarów problem zakresu przepisów regulujących kwestie przedawnienia roszczeń unormowany został w sposób zróżnicowany w poszczególnych konwencjach. W odniesieniu do przewozu drogowego kwestię przedawnienia reguluje postanowienie art. 32 ust. 1 Konwencji CMR (1956). Przepis ten przewiduje dwa terminy przedawnienia. Roczny, jako termin podstawowy, oraz trzyletni, stosowany w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem (tzw. wina kwalifikowana). W sytuacji gdy prawem sądu jest prawo polskie, trzyletni termin przedawnienia będzie miał zastosowanie wówczas, gdy stronie, wobec której dochodzone jest roszczenie, można przypisać winę umyślną lub rażące niedbalstwo (Ambrożuk, 2015, s. 407). W przywołanym przepisie mowa jest o roszczeniach, które mogą wyniknąć z przewozów podlegających konwencji. Zakres zastosowania Konwencji CMR wyznaczony jest zaś treścią jej przepisów art. 1 i 2.

Wskazanie w postanowieniu art. 32 ust. 1 Konwencji CMR, że chodzi o roszczenia z przewozów jej podlegających, pozwala na zastosowanie określonych tym przepisem terminów przedawnienia także do roszczeń odszkodowawczych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, których podstawa prawna mieści się poza przepisami CMR (roszczenie nie jest uregulowane wprost w konwencji), o ile konwencja ta ma do tej umowy przewozu zastosowanie (np. roszczenie o odszkodowanie za szkodę wyrządzoną niepobranie przez przewoźnika dokumentu celnego, gdy takie pobranie było zastrzeżone w zleceniu przewozowym przyjętym przez przewoźnika). Stanowisko takie znajduje potwierdzenie zarówno w literaturze przedmiotu (Ambrożuk, 2015, s. 405; Clarke, 2009, s. 127; Wesołowski, 2013, s. 635), jak i orzecznictwie (Wyrok, 1972).

Na gruncie ww. przepisu wyrażony został również pogląd dalej idący. W wyroku z 7 marca 2017 r. (Wyrok, 2017) Sąd Najwyższy uznał mianowicie, że zawarte w art. 32 Konwencji CMR określenie, że chodzi o roszczenia, które mogą wyniknąć z „przewozów podlegających konwencji”, a nie z umowy o międzynarodowy przewóz drogowy, wskazuje, że Konwencja CMR dla oznaczenia źródła roszczenia, dla którego przewidziała terminy przedawnienia wskazane w tym artykule, posługuje się pojęciem szerszym niż stosunek umowny, o którym mowa w jej art. 1 ust. 1 („wszelkie umowy”). Zdaniem SN roszczenia objęte terminem przedawnienia wskazanym w art. 32 ust. 1

Konwencji CMR mogą wynikać także z innych niż umowa zdarzeń prawnych, a więc mieć inną niż kontraktowa podstawę prawną, a ich związek z umową międzynarodowego przewozu polega na wynikaniu z niej w znaczeniu potocznym, zwyczajnym, na pozostawaniu w łączności, związku, z taką umową. Prezentowane przez SN stanowisko jest zbieżne z orzecznictwem sądów zagranicznych (np. Wyrok, 1997; Wyrok, 2000; Wyrok 2001), jak i wypowiedziami części przedstawicieli doktryny (por. Demuth, 2013, s. 907; Jesser-Huß, 2009, s. 1177; Koller, 2013, s. 1178), przy czym niektórzy autorzy zaznaczają, że terminy z art. 32 ust. 1 Konwencji CMR nie mogą być stosowane do roszczeń z tytułu uszkodzenia ciała (Koller, 2013, s. 1178).

Podobnie problem ujęty jest na gruncie międzynarodowych przewozów kolejowych, gdzie przedawnienie roszczeń unormowane jest postanowieniem art. 48 § 1 Konwencji RU/CIM (1980). Przepis ten stanowi wprost o roszczeniach wynikających z umowy przewozu (objętej zakresem konwencji wyznaczonym przez przepis art. 1 RU/CIM), które przedawniają się zasadniczo z upływem jednego roku. Stąd też – podobnie jak ma to miejsce na gruncie Konwencji CMR – roczny termin przedawnienia znajdzie zastosowanie do wszelkich roszczeń wynikających z umowy przewozu podlegającej Konwencji RU/CIM, bez względu na to, czy roszczenia te uregulowane są wprost w tej konwencji, czy też wynikają z innych przepisów, zarówno międzynarodowych, jak i krajowych, byleby źródłem tego roszczenia była umowa przewozu, do której Konwencja RU/CIM znajduje zastosowanie (por. Freise, 2009, s. 1399; zob. też Wyrok, 2004). W przeciwieństwie do regulacji zawartej w Konwencji CMR odwołanie się w przepisie art. 48 RU/CIM do umowy przewozu nie pozwala na zastosowanie rocznego terminu przedawnienia do roszczeń pozaumownych (np. z tytułu nienależnego świadczenia czy deliktu), nawet gdyby powstały one w związku z przewozem (por. Koller, 2013, s. 1449).

Dwuletni termin przedawnienia – na mocy art. 48 ust. 1 zd. 2 RU/CIM – znajdzie zastosowanie w przypadku: 1) roszczenia o wypłatę zaliczenia pobranego przez przewoźnika od odbiorcy, 2) roszczenia o wypłatę kwoty uzyskanej ze sprzedaży dokonanej przez przewoźnika, 3) roszczenia z tytułu szkody powstałej w wyniku działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo lekkomyślnie i ze świadomością prawdopodobieństwa powstania szkody, 4) roszczenia jednej z umów przewozu poprzedzających ponowne nadanie w przypadku, o którym mowa w art. 28 RU/CIM.

Odmienne kwestia uregulowana jest w przywoływanej już Konwencji montrealskiej. W myśl art. 35 tej konwencji prawo dochodzenia odszkodowania wygasa, jeżeli powództwo nie zostało wniesione w okresie dwóch lat, licząc od dnia przybycia do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym powinien przybyć statek powietrzny, albo od dnia, w którym przewóz został zatrzymany. Przepis ten, w przeciwieństwie do analogicznych postanowień zawartych w innych konwencjach przewozowych, nie stanowi, czy dotyczy roszczeń wynikających z konwencji, roszczeń wynikających z umowy przewozu podlegającej konwencji, czy też z przewozu, do którego konwencja ma zastosowanie. Usytuowany jest w rozdziale III zatytułowanym *Odpowiedzialność przewoźnika i zakres odszkodowania za szkody*. W rozdziale tym uregulowano m.in. odpowiedzialność przewoźnika za uszkodzenie ładunku (art. 18) i opóźnienie w przewozie ładunku (art. 19). Stąd też w literaturze przedmiotu zarysowały się odmienne poglądy co do tego, czy termin ten winien być stosowany wyłącznie do roszczeń wskazanych w tym rozdziale, czy też do wszystkich roszczeń wynikających z konwencji. Za wąskim stosowaniem terminu z art. 35 Konwencji montrealskiej, odnoszącym się wyłącznie do roszczeń przeciwko przewoźnikowi uregulowanych w rozdziale III

tej konwencji, które to stanowisko jest dość przekonujące, opowiada się m.in. Edgar Ruhwedel. Wskazuje on wprost, że termin ten nie będzie miał zastosowania do roszczeń przeciwko przewoźnikowi, które uregulowane są w art. 10 ust. 3 (odpowiedzialność przewoźnika za szkody spowodowane nieprawidłowościami w dokumentacji) czy art. 12 ust. 3 (odpowiedzialność przewoźnika za szkody spowodowane wykonaniem instrukcji dotyczącej dysponowania ładunkiem, pochodzącej od osoby nieuprawnionej) tej konwencji (Ruhwedel, 2009, s. 1679). Podobne stanowisko zajmuje Ingo Koller (2013, s. 1323), odsyłając w zakresie roszczeń z przepisów art. 10–16 Konwencji montrealskiej (zawierających także roszczenia przysługujące przewoźnikowi) do prawa krajowego. Odmienne stanowisko zajmują natomiast Małgorzata Polkowska i Izabella Szymajda (2004, s. 103), stwierdzając, że okres dwu lat dotyczy wszystkich konwencyjnych powództw pomiędzy nadawcami, odbiorcami i pasażerami, nie dotyczy jednak powództw przeciwko osobom trzecim – w takich przypadkach stosuje się przepisy prawa krajowego. Pośrednie stanowisko zdaje się zajmować Marek Żylicz (2002, s. 395), który dwuletni termin przedawnienia odnosi do wszelkich roszczeń przeciwko przewoźnikowi. Nie jest przy tym jasne, czy chodzi tu rzeczywiście o „wszelkie” roszczenia przeciwko przewoźnikowi lotniczemu wynikające z przewozów podlegających Konwencji montrealskiej, czy też o roszczenia, które są w niej uregulowane, niezależnie od tego, czy znajdują się w rozdziale III, czy poza nim. Ponieważ w Konwencji montrealskiej brakuje regulacji zakresu stosowania przepisu art. 35, trudno jest zasadnie przyjąć, że przewidziany nim dwuletni termin na wniesienie pozwu przeciwko przewoźnikowi miałby mieć zastosowanie także do roszczeń nieobjętych jej zakresem.

Na gruncie międzynarodowych przewozów morskich postanowienie art. 3 ust. 6 tzw. Reguł hasko-visbijskich (Konwencja, 1924) stanowi, że przewoźnik i statek będą w każdym czasie zwolnieni od jakiegokolwiek odpowiedzialności związanej z towarami, jeżeli postępowanie sądowe nie zostanie wszczęte w ciągu roku od wydania towarów lub od dnia, w którym towary powinny być wydane, przy czym okres ten może być wydłużony, jeżeli strony się na to zgodzą po zajęciu przyczyn postępowania. Przepis art. 3 ust. 6 bis przewiduje zaś, że postępowanie o odszkodowanie przeciwko osobie trzeciej może być wszczęte nawet po upływie roku przewidzianego w ust. 6, jeżeli wszczęte zostało w terminie określonym przez prawo sądu, który spór rozpoznaje. Termin ten nie może być jednak krótszy niż trzy miesiące, licząc od dnia, w którym osoba wszczynająca takie postępowanie o odszkodowanie zaspokoiła roszczenie lub w którym doręczono jej pozew w postępowaniu wszczętym przeciwko niej.

PRZEPISY WŁAŚCIWE DLA PRZEDAWNIEŃ ROSZCZEŃ W SYTUACJACH NIEOBJĘTYCH ZAKRESEM PRZEPISÓW PRZEWOZOWYCH

Jak wynika z uwag wyrażonych powyżej, przedawnienie roszczeń odszkodowawczych, które nie mają swojej podstawy w przepisach przewozowych, tylko w niektórych przypadkach oceniane jest na podstawie tych aktów (w szczególności chodzi o Konwencje CMR i RU/CIM). W odniesieniu do tych sytuacji, w których nie ma możliwości zastosowania przepisów o przedawnieniu wynikających z przepisów przewozowych, rodzi się pytanie, które przepisy powinny być podstawą oceny kwestii przedawnienia. Nie ma wątpliwości, że niezależnie od charakteru przewozu (krajowy czy międzynarodowy) poszukiwań tych przepisów należy dokonywać w prawie wewnętrznym, z tym

że w przypadku przewozów międzynarodowych chodzi o prawo właściwe, wskazane przez przepisy kolizyjne. Dalsze uwagi dotyczyć będą prawa polskiego.

W pierwszej kolejności przyjrzyjmy się postanowieniom tytułu XXV części trzeciej (Zobowiązania) Kodeksu cywilnego regulującym umowę przewozu przesyłek (art. 774, 775, 779–793). Przepis art. 775 k.c. – stanowiący, że przepisy kodeksowe dotyczące umowy przewozu stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami – powinien być niewątpliwie rozumiany w taki sposób, że przepisy te mogą być stosowane nie tylko do tych przewozów, które w ogóle nie są unormowane przepisami szczególnymi, lecz także do przewozów, do których odnoszą się przepisy szczególne, ale regulacja ta nie jest wystarczająca (por. Górski, 2009, s. 22; Jezioro, 2008, s. 126; Młynarczyk, 2002, s. 126; Ogiełto, 2009, s. 660; Szanciło, 2008, s. 35–36). Stąd też wydawałoby się, że zastosowanie winien mieć roczny termin przedawnienia, o którym mowa w art. 792 k.c., dotyczący roszczeń z umowy przewozu rzeczy, który nie stanowi, że chodzi wyłącznie o roszczenia z umowy przewozu rzeczy regulowanej przepisami Kodeksu cywilnego. Zastosowanie ww. przepisu nie zawsze jednak będzie możliwe. Przepis art. 792 k.c. wskazuje bowiem na chwilę rozpoczęcia biegu rocznego terminu przedawnienia w odniesieniu do poszczególnych tytułów odpowiedzialności (od dnia dostarczenia przesyłki, a w razie całkowitej utraty przesyłki lub jej dostarczenia z opóźnieniem – od dnia, kiedy przesyłka miała być dostarczona). Wydaje się zatem, że wolą ustawodawcy było to, aby zakres tego przepisu został ograniczony do tych sytuacji, w których roszczenie powstaje już po powierzeniu przesyłki przewoźnikowi. Rodzi się zatem pytanie o możliwość analogicznego stosowania ww. przepisu do innych przypadków. Ta pokusa bierze się stąd, że zastosowanie przepisów ogólnych, wynikających z art. 118 k.c., a przewidujących dziesięcioletni, a dla roszczeń o świadczenia okresowe oraz roszczeń związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej trzyletni termin przedawnienia, powoduje daleko idącą rozbieżność w zakresie terminów przedawnienia roszczeń wynikających z przepisów przewozowych i opartych na zasadach ogólnych. Dotyczy to sytuacji pod pewnymi względami jednorodzących (awaria auta niepozwalająca na jego podstawienie w umówionym miejscu i czasie, i taka sama awaria, ale już po odebraniu przesyłki, powodująca opóźnienie w jej przewozie). Stosowanie norm ogólnych oznacza bowiem trzykrotne lub nawet dziesięciokrotne wydłużenie terminu przedawnienia (jeśli strona umowy nie zawarła jej w wykonaniu działalności gospodarczej), co nie ma żadnego funkcjonalnego uzasadnienia. Nie można jednak zapominać, że analogia jest instrumentem służącym do wypełniania luk w prawie. W tym przypadku luka nie występuje, brak bowiem normy szczególnej w zakresie terminu przedawnienia oznacza konieczność stosowania przepisów przewidujących terminy ogólne.

Wydaje się, że w aktualnym stanie prawnym trudno o sensowną wykładnię zapewniającą spójność regulacji. Jedynym rozwiązaniem jest zmiana obowiązującego prawa. Norma dotycząca terminu przedawnienia powinna się odnosić do wszelkich roszczeń spowodowanych niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy przewozu przesyłek.

PODSUMOWANIE

Reasumując, jak widać z powyższych uwag, ustalenie właściwego terminu przedawnienia roszczeń w sytuacjach nieunormowanych przepisami przewozowymi nie jest proste i musi być dokonywane

z uwzględnieniem konkretnej regulacji. Wynika to zarówno z przyjętych w poszczególnych aktach prawnych różnych okresów przedawnienia roszczeń, często odmiennych momentów rozpoczęcia biegu terminów przedawnienia, ale przede wszystkim z odmiennego zakresu zastosowania przepisów o przedawnieniu.

LITERATURA

- Ambrożuk, D. (2015). W: K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Ambrożuk, D. (2017). Głosa do uchwały Sądu Najwyższego z 17.03.2017 r., III CZP 111/16. *Problemy Transportu i Logistyki*, 4, 63–72. DOI: 10.18276/ptl.2017.40-06.
- Clarke, M.A. (2009). *International Carriage of Goods by Road: CMR*. London: Informa.
- Demuth, K. (2013). W: K.H. Thume (red.), *CMR – Kommentar. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*. Frankfurt Am Main: Fachmedien Recht und Wirtschaft.
- Freise, R. (2009). W: B. Czerwenka, R. Herber (red.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Transportrecht*. München: C.H. Beck/Franz Vahlen.
- Górski, W. (2009). W: W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji: Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR*. Gdańsk: Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr.
- Jesser-Huß, H. (2009). W: B. Czerwenka, R. Herber (red.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Transportrecht*. München: C.H. Beck/Franz Vahlen.
- Jezioro, J. (2008). W: E. Gniewek (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Kolarski, A. (2002). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.F. Müller.
- Koller, I. (2013). *Transportrecht. Kommentar*. München: C.H. Beck.
- Łopuski, J., Dragun-Gertner, M. (1998). W: J. Łopuski (red.), *Prawo morskie*. T. II. Bydgoszcz: Oficyna Wydawnicza Branta.
- Młynarczyk, J. (2002). *Prawo morskie*. Gdańsk: Arche.
- Ogiegło, L. (2009). W: K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. Tom II: Komentarz do artykułów 450–1088*. Warszawa: C.H. Beck.
- Polkowska, M., Szymajda, I. (2004). *Konwencja montrealaska. Komentarz. Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa: Liber.
- Ruhwedel, E. (2009). W: B. Czerwenka, R. Herber (red.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Transportrecht*. München: C.H. Beck/Franz Vahlen.
- Siarkiewicz, Z. (1987). W: A. Kolarski (red.), *Prawo przewozowe z komentarzem*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- 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.
- Żylicz, M. (2002). *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis.

AKTY PRAWNE

- Konwencja (1924). Konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z 25.08.1924 r. ze zmianami przyjętymi w protokołach z 23.02.1968 r. i 21.12.1979 r. Dz.U. z 1937 r., Nr 33, poz. 258; Dz.U. z 1980 r., Nr 14, poz. 48; Dz.U. z 1985 r., Nr 9, poz. 26.
- Konwencja CMR (1956). Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19.05.1956 r. Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.

- Konwencja RU/CIM (1980). Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami, stanowiące załącznik B. do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF z 9.05.1980 r., Dz.U. z 1985 r., Nr 34, poz. 158, zmienionej Protokołem wileńskim z 3.06.1999 r. Dz.U. z 2007 r., nr 100, poz. 674.
- Konwencja montrealaska (1999). Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 28.05.1999 r. Dz.U. z 2007 r., Nr 37, poz. 235.
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. z 2018 r., poz. 1025.
- Ustawa (1984). Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe. Dz.U. z 2017 r., poz. 1983.
- Ustawa (2001). Ustawa z 18.09.2001 r. Kodeks morski. Dz.U. z 2016 r., poz. 66 z późn. zm.
- Ustawa (2002). Ustawa z 3.07.2002 r. Prawo lotnicze. Dz.U. z 2017 r., poz. 959 ze zm.
- Ustawa (2012). Ustawa z 23.11.2011 r. Prawo pocztowe. Dz.U. z 2017 r., poz. 1481 ze zm.
- Wyrok (1972). Wyrok niemieckiego Bundesgerichtshof z 18.02.1972 r. *European Transport Law* 1972, 860.
- Wyrok (1996). Wyrok Oberlandesgericht Düsseldorf z 11.07.1996 r. *Transportrecht* 1997, 274–275.
- Wyrok (2000). Wyrok Landesgericht Graz z 5.04.2000 r. *European Transport Law* 2002, 360.
- Wyrok (2001). Wyrok Landgericht Lübeck z 8.02.2001 r. *Transportrecht* 2001, 171.
- Wyrok (2004). Wyrok austriackiego Obersten Gerichtshof z 26.08.2004 r. *European Transport Law* 2005, 395–399.
- Wyrok (2016). Wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 20.12.2016 r., I ACa 271/16, Legalis 1580341.
- Wyrok (2017). Wyrok Sądu Najwyższego z 7.03.2017 r., II CSK 242/16. Pobrane z: <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia3/ii%20csk%20242-16-1.pdf> (7.06.2018).

TIME-BARRING OF CLAIMS FOR DAMAGES UNDER THE CONTRACT OF CARRIAGE FOR GOODS IN SITUATIONS NOT COVERED BY TRANSPORT REGULATIONS

ABSTRACT

The article is devoted to the problems related to the establishment of limitation periods for claims on account of non-performance or improper performance of the contract of carriage of goods, where the basis for such claims does not derive from transport regulations, be it domestic or international. The author, taking into account the individual regulations of the contract of carriage, indicates which regulations should be applied in such a case. In addition, she draws conclusions *de lege ferenda* for the future regulation of the contract of carriage under national law.

KEYWORDS

limitation periods, contract of carriage, claims

Translated by Konrad Garnowski

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

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

Krzysztof Wesołowski

Uniwersytet Szczeciński
krzysztof.wesolowski@wzieu.pl

STRESZCZENIE

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

SŁOWA KLUCZOWE

przewóz towarów, odpowiedzialność przewoźnika, ustalenie odszkodowania

WPROWADZENIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHARAKTER PRZEPISÓW O ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA

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

ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA

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

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

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

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

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

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

6 Nieratyfikowana przez Polskę.

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

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

DOMNIEMANIA NA KORZYŚĆ PRZEWOŹNIKA

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

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

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

USTALENIE WYSOKOŚCI ODSZKODOWANIA

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

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

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

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

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

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

LEGITYMACJA DO DOCHODZENIA ROSZCZEŃ

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

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

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

PRZEWOŹNICY, PRZECIWKO KTÓRYM MOŻNA WYTOCZYĆ POWÓDZTWO

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

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

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

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

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

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

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

TERMINY PRZEDAWNIEŃ ROSZCZEŃ

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

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

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

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

PODSUMOWANIE

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

LITERATURA

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

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

AKTY PRAWNE

- Konwencja CMNI (2001). Konwencja budapeszteńska w sprawie umowy przewozu ładunków żegluga śródlądową sporządzona w Budapeszcie 22.06.2011 r.
- Konwencja CMR (1956). Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19.05.1956 r. Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.
- Konwencja montrealaska (1999). Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 28.05.1999 r. Dz.U. z 2007 r., Nr 37, poz. 235.
- Konwencja RU/CIM (1980). Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami, stanowiące załącznik B. do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF z 9.05.1980 (Dz.U. z 1985 r., Nr 34, poz. 158), zmienionej Protokołem wileńskim z 3.06.1999 (Dz.U. z 2007 r., nr 100, poz. 674).
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. z 2018 r., poz. 1025.
- Ustawa (1984). Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe. Dz.U. z 2017 r., poz. 1983.
- Ustawa (1994). Ustawa z 2.09.1994 r. o zmianie ustawy – Prawo przewozowe. Dz.U. 1994 r., Nr 111, poz. 536.
- Ustawa (2002). Ustawa z 3.07.2002 r. Prawo lotnicze. Dz.U. z 2017 r., poz. 959 ze zm.
- Wyrok (1995). Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 7.11.1995 r., I ACr 606/95. *Orzecznictwo Sądów Polskich*, 10, 172.
- Wyrok (2000). Wyrok Oberlandesgericht Köln z 22.09.2000 r. *Neue Juristische Wochenschrift – Rechtsprechungs-Report* 2001, 18, 1256–1258.
- Wyrok (2010). Wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z 16.09.2010 r., I ACa 615/10, LEX nr 756686.
- Wyrok (2015). Wyrok Hoge Raad der Nederlanden z 11.09.2015 r. *European Transport Law*, 2016, 1, 109–118.

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

ABSTRACT

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

KEYWORDS

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

Translated by Krzysztof Wesolowski

CZĘŚĆ 3

PROBLEMATYKA PRZEWOZU OSÓB

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W UPADŁOŚCI ZA NIEWYKONANIE UMOWY PRZEWOZU PASAŻERSKIEGO

DATA PRZEŚLANIA: 16.11.2017, DATA AKCEPTACJI: 7.11.2018, KODY JEL: L84

Marek Białkowski

Uniwersytet Szczeciński
marek.bialkowski@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Do podjęcia tematyki odpowiedzialności przewoźnika znajdującego się w upadłości doprowadziły liczne problemy natury prawnej, z którymi muszą się mierzyć biura podróży i ich klienci. Docho-
dzenie odszkodowań od przewoźnika znajdującego się w upadłości w przedmiocie niewykonania
umowy przewozowej najczęściej połączone jest ze szkodami w przewozie grupowym, przewożo-
nym bagażu podręcznym, jak też w przesyłkach bagażowych. W artykule wykorzystano materiały
źródłowe w postaci aktów normatywnych europejskich i krajowych z zakresu prawa i procedury
cywilnej, literaturę prawniczą, jak również orzecznictwa Sądu Najwyższego. W wyniku podjętych
prac badawczych wskazano kluczowe problemy związane z odpowiedzialnością przewoźnika znaj-
dującego się w upadłości i ustalono, że jego odpowiedzialność jest ograniczona wyłącznie do ma-
jątku wchodzącego w skład masy upadłościowej. Istnieje jednak sposób dochodzenia tego rodzaju
roszczeń w stosunku do majątku, który w zakresie nieobjętym postępowaniem upadłościowym
mógłby służyć zaspokojeniu roszczeń uprawnionego w postaci organizatora turystycznego, jak
i pasażera z tytułu przewożonego przez niego bagażu podręcznego, ale również nadanej przesyłki
bagażowej.

SŁOWA KLUCZOWE

prawo cywilne, umowa przewozu, przewoźnik, upadłość, odszkodowanie

WPROWADZENIE

Świadczenie usług turystycznych wykonywane jest zasadniczo na podstawie przepisów Kodeksu cywilnego (dalej: k.c.; Ustawa, 1964) oraz ustawy o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (dalej: oitipust; Ustawa, 2017), chociaż dziedzina ta wymaga znajomości wielu regulacji prawnych. W tym miejscu należy wspomnieć, że oitipust wprowadziła możliwość bezkosztowego odstąpienia przez konsumenta od umowy zawartej z organizatorem turystyki poza siedzibą przedsiębiorcy w terminie dwóch tygodni od jej zawarcia. Uprawnienie takie jednak

nie będzie konsumentowi przysługiwało, jeśli ten wyrazi zgodę na zawarcie umowy w tej formie i w danym miejscu. Przepis w tym kształcie odnosi się do sytuacji, w której konsument jest nabywany przez sprzedawców usług. Większość proponowanych zmian ma za zadanie dostosowanie przepisów polskich regulacji w zakresie usług turystycznych do wymogów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (Dyrektywa, 2015).

Obowiązująca obecnie ustawa o usługach turystycznych w swoim przedmiocie jest bardzo złożona i składa się z wielu zagadnień właściwych nie tylko prawu cywilnemu. W zakresie zakładania i prowadzenia działalności turystycznej należy sięgnąć także do przepisów prawa administracyjnego, handlowego czy też nawet prawa podatkowego bądź ubezpieczeniowego. Nie należy jednak zapominać, że i w tym zakresie świadczenia usług turystycznych wykonywane są poza granicami kraju. Dlatego też musimy korzystać z przepisów Prawa prywatnego międzynarodowego (dalej: Ppm; Ustawa, 2011), a także prawa europejskiego (Rozporządzenie, 2008). Odnośnie do tego ostatniego w zakresie usług transportu grupowego osób i bagażu istotne są również rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Rozporządzenie, 2007) oraz praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym (Rozporządzenie, 2004). Ponadto nie sposób pominąć regulacji z zakresu ochrony praw konsumentów zawartych w przepisach krajowych, a więc przede wszystkim w ustawie o ochronie konkurencji i konsumentów (dalej: uookik; Ustawa 2007). Ma ona doniosłe znaczenie w procesie ochrony potencjalnych praw konsumentów usług turystycznych przed niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy o imprezę turystyczną. Przejawia się to m.in. przy określaniu właściwego poziomu cen za imprezy turystyczne oraz powiązane usługi turystyczne, uzależniając ich wysokość od możliwości zarobkowych panujących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W tym zakresie szczególną uwagę należy zwrócić na treść art. 24 uookik wskazującą na zakres bezprawnego lub godzącego w dobre obyczaje działanie przedsiębiorcy naruszającego swoim postępowaniem zbiorowe interesy konsumentów. Na przedsiębiorcy bowiem szczególnie ciąży zapewnienie konsumentom będącym stroną umowy turystycznej szerokiego dostępu do rzetelnych, prawdziwych i pełnych informacji o rodzaju prowadzonej działalności turystycznej i udostępnianych w jej ramach ofertach, ale także o sposobie i rodzaju usług powiązanych, bez których świadczenie usług tego rodzaju będzie utrudnione lub w niektórych wypadkach wręcz niemożliwe. W tym przypadku chodzi o wykonywanie usług transportowych w zakresie osób i bagażu przy użyciu różnych środków transportowych. Zatem konsument jako osoba fizyczna w realiach usług transportowych wykonywanych na zlecenie operatorów turystycznych przy zawieraniu przez nich umów z przewoźnikami będzie stanowił jej przedmiot. W tym przypadku wynikać to będzie z treści umowy i jej zakresu przedmiotowego. Po bliższej analizie wywnioskować można, że taki stan rzeczy wynika z zakresu obowiązywania treści umowy, której stroną jest sam organizator, działający co prawda na zlecenie konsumenta. Na taki stan rzeczy nie będą wpływać wiek, płeć czy potrzeba transportowa, a nawet rodzaj użytego środka transportowego. Chociaż roszczenie odszkodowawcze konsumenta z tytułu niewykonania lub niewłaściwego wykonania umowy przewozowej będzie mogło być skierowane zarówno do operatora turystycznego, jak i przewoźnika, którzy w tym zakresie będą ponosić wobec niego odpowiedzialność solidarną.

Zupełnie inaczej będzie się przedstawiała sytuacja, kiedy przewoźnik wpadnie w kłopoty finansowe i wystąpi do sądu gospodarczego z wnioskiem o upadłość. Wówczas organizator przewozu nie będzie miał możliwości wyegzekwowania od przewoźnika wykonania usługi przewozu

pasażerskiego. W tym przypadku, zgodnie z art. 106 ustawy Prawo upadłościowe (dalej: Pu; Ustawa 2003), zasadą jest, że opłata pobrana przez upadłego przewoźnika jeszcze przed ogłoszeniem upadłości nie zwalnia organizatora przewozu z obowiązku zapłaty pozostałej części czynszu do masy upadłości (Lewandowski, Wołowski, 2014, s. 125). Jednak z treści art. 98 Pu wynika uprawnienie wierzyciela (organizatora przewozu osób) wobec upadłego przewoźnika do syndyka masy upadłości o wykonanie umowy zawartej jeszcze przed ogłoszeniem upadłości. Przy czym syndyk ten może ją wykonać jedynie w przypadku uprzednio uzyskanej zgody od sędziego komisarza. Niezależnie od tak opisanego uprawnienia, zgodnie z art. 99 Pu, syndyk może odstąpić od wykonania umowy przy jednocześnie przysługującym mu uprawnieniu do zachowania spełnionego przez organizatora przewozu świadczenia. W takim przypadku organizator będzie miał tylko prawo do dochodzenia w postępowaniu upadłościowym należności z tytułu wykonania zobowiązania i poniesionych strat, zgłaszając te wierzytelności sędziemu komisarzowi. Nie zwalnia to jednak organizatora przewozu od odpowiedzialności z tytułu niewykonania zobowiązania wobec konsumentów.

Tak przyjęty sposób określania kręgu podmiotowego uprawnionego do odszkodowania nie będzie mógł być zrealizowany w sytuacji, kiedy sam organizator przewozu także znajdzie się w upadłości, a usługa przewozowa nie została jeszcze wykonana. Wydaje się, że w takim przypadku istnieją dwie możliwości prawne. Pierwsza – na zasadzie analogii do postępowania związanego ze zgłoszeniem roszczenia do syndyka masy upadłości przedsiębiorcy turystycznego z tytułu niewykonania umowy zlecenia. Drugą możliwością, zgodnie z art. 7 ust. 2 oitipust, jest skorzystanie z gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej albo też umowy ubezpieczenia bądź umowy ubezpieczenia, jakie organizator imprezy turystycznej musi posiadać jako warunek *sine qua non* dla prowadzenia działalności związanej z oferowaniem, sprzedażą i realizacją imprez turystycznych oraz powiązanych imprez turystycznych, polisy ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej operatorów turystycznych. Tego rodzaju zabezpieczenia są zatem szczególnie ważne w przypadkach konieczności dochodzenia roszczeń wobec upadłych świadczeniodawców oferujących imprezy turystyczne i powiązane usługi turystyczne w myśl art. 4 pkt 1 oitipust. Opierając się na tych przesłankach, wskazane zostaną zagadnienia związane ze specyfiką upadłości podmiotów gospodarczych w postaci operatorów turystycznych wykonujących przewozy grupowe (Górski, Mendyk, 2005, s. 22–23).

W świetle obecnego wachlarza usług oferowanych przez operatorów turystycznych najczęściej wykorzystywanym rodzajem transportu w ramach świadczonych usług jest transport drogowy i kolejowy. Nieco rzadziej wykorzystuje się transport lotniczy. Wobec czego zasadniczy wątek rozważań zostanie ograniczony tylko do dwóch pierwszych rodzajów transportu, choć przy tej okazji podjęte zostaną także kwestie dotyczące transportu lotniczego.

DZIAŁALNOŚĆ PRZEWOZOWA W ZAKRESIE PRZEWOZÓW TURYSTYCZNYCH

Wykonywanie usług turystycznych świadczone jest zasadniczo na podstawie przepisów prawa cywilnego, bowiem operatorzy turystyczni, chcąc świadczyć swoje usługi w sposób kompleksowy, zawierają umowy o charakterze cywilnoprawnym. Specyfika tego rodzaju usług jest niezwykle skomplikowana z punktu widzenia prawa cywilnego, a przewozowego w szczególności. Dodatkowym problemem jest transport lotniczy osób, który przy wykonywaniu usług turystycznych służy jako

uzupełnienie transportów drogowego lub kolejowego i zasadniczo odbywa się, opierając się na treści art. 202 pkt 6 ustawy Prawo lotnicze (dalej: Pl; Ustawa 2002). W powyższym przepisie wskazuje się wręcz, że stronami takich umów są przewoźnicy lotniczy, bez określania ich rodzaju, jak również organizatorzy usług turystycznych. Wobec czego pojawia się podobny krąg podmiotów do tego, z jakim mamy do czynienia przy usługach w transportach drogowym i kolejowym, którymi odpowiednio będą konsument, organizator przewozu i przewoźnik. W tym ostatnim przypadku zazwyczaj będą zawierane umowy o czarter, a ich źródło będzie wynikało z treści art. 202 pkt 6 Pl. Przy czym w tym zakresie szczególną rolę odgrywa rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zasad organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych (Rozporządzenie, 2013).

We wspomnianym rozporządzeniu wskazuje się, że elementem poprzedzającym zawarcie umowy przewozowej jest zazwyczaj zawarcie umowy o świadczenie usług turystycznych, w której z kolei stronami będą konsument i organizator usług turystycznych. Przy czym ten ostatni będzie musiał ponieść koszty przewozu z góry, co dokonywane jest poprzez umowy adhezyjne, do których można przystąpić bez możliwości negocjacji ich treści. Ich istotą jest bowiem to, że obowiązują wzorce umowne, które wpływają na treść łączących strony umów. Jest to o tyle wygodne narzędzie, o ile usługi, które świadczy organizator usług turystycznych, wykonywane są na skalę masową i wykorzystują do tego celu Ogóle Warunki Umów (dalej: OWU), Formularze Umowne (dalej: FU) czy też specjalnie do tego celu przygotowane Regulaminy Świadczenia Usług Turystycznych (dalej: RŚUT; Gospodarek, 2007, s. 212). Nie wchodząc w szczegóły takiego rodzaju rozwiązania prawnego, wskazać jedynie należy, że w zakresie umów zawieranych z konsumentami warunkiem ich obowiązywania – zgodnie z art. 384 § 1 k.c. – jest ich doręczenie osobie fizycznej, które może przybrać także formę elektroniczną. W razie sprzeczności zawartej treści umowy z wzorcem jej strony muszą się kierować postanowieniami umownymi, którym w ten sposób ustawodawca przyznał prymat. Zagadnienie to jest szczególnie ważne również z tego powodu, że taki kształt będą przyjmowały też umowy o przewóz grupowy osób. Z takiego punktu widzenia będą one korzystniejsze dla przewoźnika turystycznego, ale i wymagające co do ich treści. Zatem przy tego rodzaju zobowiązaniach umownych należy przyjąć, że konsument nie może zawierać umów przewozowych, ponieważ nie jest organizatorem przewozu. Wobec tego stroną takiej umowy może być jedynie przedsiębiorca w rozumieniu ustawy o działalności turystycznej.

Pozostaje do ustalenia, jakiego rodzaju przewoźnik będzie mógł wstępować w te stosunki zobowiązaniowe i jaką będzie miał rolę.

Co do zasady nie ma wątpliwości, że przy wykonywaniu działalności przewozowej obowiązek przewozowy ciąży na przewoźniku, co wynika wprost z art. 3 ust. 1 Prawa przewozowego (dalej: Pp; Ustawa, 1984). W tym przypadku nie ma najmniejszego znaczenia, że obowiązek ten dotyczy przewozów grupowych. Nie będzie on też istotny, jeśli się odniesiemy do art. 7 Pp, na podstawie którego przewoźnik może być zwolniony z tego obowiązku, jeżeli zachodzą okoliczności uniemożliwiające przewóz bądź też klient nie zastosował się do przepisów przewozowych albo ze względu na przedmiot przewozu nie ma możliwości jego wykonania przy użyciu posiadanych przez przewoźnika środków i urządzeń transportowych. W pozostałych przypadkach przedsiębiorca transportowy ma obowiązek wykonywania przewozu osób i bagażu. W przeciwnym razie będzie ponosił odpowiedzialność za niewykonanie umowy przewozowej.

Dla ustalenia tego, kto może wykonywać usługi przewozowe, nie jest wymagane posiadanie podmiotu o szczególnej strukturze własnościowej, albowiem – co do zasady – usługi tego rodzaju może wykonywać każdy zarejestrowany podmiot, który w zakresie działania ma wpisane wykonywanie usług transportowych osób i rzeczy. Często jednak, z racji kosztów związanych z zakupem i utrzymaniem środków transportowych w zakresie przewozów osób i bagażu, przewoźnicy, którzy nie prowadzą już działalności przewozowej w formie spółek kapitałowych, dokonują przekształcenia w jedną z jej form. Na szczególną uwagę wśród nich zasługują spółki akcyjne.

ZAWARCIE UMOWY O PRZEWÓZ OSÓB I BAGAŻU

Wykonywanie usług turystycznych wiąże się ze świadczeniem usług przewozowych, które w tym ujęciu stanowią jeden z elementów działalności turystycznej. Stronami czynności w zakresie przewozów turystycznych związanych ze świadczeniem usług będą każdorazowo touroperatorzy w postaci biur podróży działających jako spółki prawa handlowego, rzadziej natomiast jako podmioty prowadzące działalność turystyczną w formie zaewidencjonowanej, organizujący je jako przewozy grupowe. Polscy organizatorzy imprez turystycznych najczęściej zawierają umowy z wykonawcami zagranicznymi, lecz także i z krajowymi. Zasadniczo jednak zmierzają do zawierania umowy w taki sposób, aby strona umowy pochodząca z zagranicy była w pełni odpowiedzialna za zleconą jej do wykonania usługę przewozu osób i rzeczy. Wobec czego, nawet jeśli dochodzi do zawierania umów na usługi transportowe z przewoźnikami zagranicznymi, organizatorzy usług turystycznych starają się, aby te umowy dawały im możliwość niewchodzenia w relacje ponadgraniczne z podwykonawcami. W konsekwencji tworzony jest specjalny schemat współdziałania organizatora przewozu z konsumentem.

W pierwszym stosunku zobowiązaniowym mieści się konsument, który zawiera umowę o świadczenie usług turystycznych z biurem krajowym będącym także organizatorem przewozu osób i bagażu. Dopiero później to biuro podróży zawiera umowę o świadczenie usług przewozowych z zagranicznym biurem podróży, przejmującym w tym zakresie rolę organizatora przewozowego. Na tej podstawie zagraniczne biuro podróży zawiera właściwą umowę o przewóz osób z podwykonawcami (Nestorowicz, 2016, s. 33). W rezultacie prowadzenie sporu z podwykonawcą świadczącym usługi przewozowe osób i bagażu spoczywa na kontrahencie występującym w roli zagranicznego biura podróży i będzie dokonywane w świetle zagranicznych przepisów właściwych dla miejsca prowadzenia działalności przewozowej lub zawarcia umowy o udział w imprezie turystycznej oraz powiązanych usługach turystycznych na podstawie przepisów art. 42 w zw. z art. 1 pkt 1 oitipust. Wynikające z ustawy o imprezach turystycznych nowe regulacje w tym zakresie mają ułatwiać przenoszenie uprawnień wynikających z uprzednio zawartych umów na podstawie art. 43 oitipust bez zgody organizatora turystyki, co ma się przyczynić do ograniczenia i przeciwdziałania w dochodzeniu roszczeń, zwłaszcza w takich przypadkach, kiedy organizator będzie się znajdował w upadłości. Zatem z powodu tego rodzaju ograniczeń niemożliwe wręcz staje się pominięcie dodatkowego ogniwa w postaci zagranicznego biura podróży, które będzie miało wyłączne uprawnienie do zawarcia umowy z przewoźnikiem turystycznym na terytorium swojego działania. Szczególnego podkreślenia wymaga fakt, że w związku ze swobodami świadczenia usług w ramach wspólnego rynku Unii Europejskiej zakazy tego rodzaju są sprzeczne z prawem unijnym.

Mimo to pojawiają się one w szczególności w takich krajach, jak Hiszpania czy Portugalia. Taki stan rzeczy powoduje, że zagraniczne biuro podróży przyjmuje rolę agenta jego krajowego odpowiedzialnika, co z kolei ogranicza jego odpowiedzialność wobec konsumenta krajowego, albowiem ta w takich przypadkach przyjmuje formę starannego działania (Nestorowicz, 2016, s. 34) i z tego punktu widzenia jest mniej dla niego korzystna.

Pomijając już kwestie następcze tego stanu rzeczy, do rozważenia pozostaje sprawa zawarcia samej umowy o przewóz osób i bagażu, której zasadnicze regulacje nie znajdują się w przepisach Pp, ale w uot i – co równie ważne – w przepisach art. 2 ust. 1 i 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (2015).

Z treści wskazanego przepisu wynika, że w zakresie przedmiotowym obejmuje ona organizację i sprzedaż przez przedsiębiorców usług turystycznych oraz usług z nimi powiązanych, w tym zawierania umów przewozowych. Co jest bardzo ważne – jej zakres przedmiotowy nie narusza krajowego prawa ogólnego umów, chyba że aspekty zawarte w tychże umowach zostały odmiennie uregulowane w przedmiotowej dyrektywie. Mając na uwadze takie rozwiązanie, ustawodawca europejski daje prymat w zakresie zawierania umów przewozowych zawieranych przez krajowych organizatorów przewozu. Taki zabieg legislacyjny umożliwia umowom krajowym swobodę, a jedynym ograniczeniem staje się ich właściwa wykładnia oraz wyłączenia zawarte w przedmiotowej dyrektywie. Jedną z nich jest sytuacja, w której przewoźnik może wystawić oddzielną fakturę za wykonaną usługę przewozu turystycznego. Umowa o usługach turystycznych jednak takiej możliwości nie przewiduje. Wobec tego jeśli dojdzie do sporu sądowego, to obowiązek wykazania, że działanie tego rodzaju dokonane przez organizatora przewozu prowadziło do obejścia prawa i w rezultacie do powstania odpowiedzialności deliktowej wynikającej z czynu niedozwolonego, będzie ciążył na konsumentach. W tym przypadku będziemy mieli do czynienia z odpowiedzialnością na zasadzie winy, co może ułatwić dochodzenie roszczenia przysługującego konsumentowi.

Z kolei umowy zawierane w warunkach polskich pomiędzy polskimi biurami podróży a ich podwykonawcami, w tym także przewoźnikami, oprócz ogólnych reguł nie zawierają regulacji odnoszących się do ustalania odszkodowań wyrządzanych samym organizatorom usług turystycznych, których odpowiedzialność mogłaby się pojawić w sytuacji, gdy zleceniobiorca, a więc przewoźnik, znajduje się w upadłości. Wobec czego strony takich umów zmuszone są opierać swoje roszczenia na rozwiązaniach wynikających wprost z przepisów Pp, do których w sposób subsydiarny zastosowanie znajdują przepisy k.c. (Nestorowicz, 2016, s. 34). Szczególnego znaczenia w zakresie nabierają czynności prawne wynikające z art. 750 k.c. lub umów o dzieło w myśl art. 627 k.c. Z tym że w tych okolicznościach formułowana odpowiedzialność przewoźnika ma niejednoznaczny charakter i będzie ona obciążała organizatora turystycznego względem pasażera. Jest to istotne w przypadku odpowiedzialności samego biura jako organizatora przewozu grupowego względem każdego z jego uczestników. W tym zakresie organizator taki będzie odpowiadał na zasadzie art. 471 i 472 k.c. (Nestorowicz, 2016, s. 55).

Jeśli więc rozważy się odpowiedzialność przewoźnika za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy przewozu osób i bagażu, sprawa wygląda zupełnie inaczej. Na bazie obowiązujących przepisów dotyczących umowy przewozów osób i rzeczy, dla której stroną będzie organizator przewozu grupowego, można wysnuć wnioski, że przewoźnik będzie musiał zawrzeć umowę o przewóz grupowy osób, a w konsekwencji do jej zakresu będą miały zastosowanie przepisy Pp. Przy czym w takim przypadku stosowane będą umowy adhezyjne, które przyjmą formę umowy na

rzecz osoby trzeciej (Gospodarek, 2007, s. 242). Coraz częściej umowy o przewóz osób w usługach turystycznych zawierane są z przewoźnikami po przeprowadzeniu postępowania przetargowego w trybie ofertowym uproszczonym. Natomiast w trybie negocjacyjnym będą one zawierane jedynie w sytuacji, kiedy świadczenie usług przewozowych osób i rzeczy będzie trwało nieco dłużej, a ich stałość będzie obejmowała znany stronom zakres czasowy. Taki jej wydzźwięk może wpłynąć na to, by cena za ich wykonanie została dopasowana do wymagań i możliwości obu stron umowy. W trakcie negocjacji szczególną rolę będzie odgrywała kwestia postanowień umownych w postaci oznaczenia trasy przewozu oraz wynagrodzenia przewoźnika (Gospodarek, 2007, s. 243). Jak zaznaczono w treści art. 19 Pp, umowę grupowego przewozu osób zawiera z przewoźnikiem organizator takiego przewozu i co do zasady jest to umowa zawierana w jego imieniu i na rzecz przewożonych pasażerów. Wobec tak ustalonego łańcucha zależności podmiotowej konsumenci są zobligowani do współdziałania w zakresie realizacji tego rodzaju umowy, ale to jednak na organizatorze ciąży niewątpliwie obowiązek zapłaty przewoźnego, jak również czuwania nad przestrzeganiem przepisów porządkowych przez uczestników przewozu. Umowy przewozu osób i bagażu powodują, że uprawnienia konsumentów w zakresie zmiany umowy przewozowej oraz odstąpienia od niej w takich przypadkach przysługują wyłącznie organizatorowi usługi transportowej, co wynika wprost z art. 22 Pp. Jeśli jednak chodzi o dochodzenie roszczeń zgodnie z art. 75 ust. 3 lit a) Pp (Górski, Wesołowski, 2009, s. 81), to w takim przypadku oprócz konsumenta także organizator przewozu będzie miał możliwość dochodzenia roszczeń od przewoźnika, z wyjątkiem sytuacji obejmującej swym zakresem przedmiotowym bagaż podręczny, w świetle którego zgodnie z art. 75 ust. 3 lit b) Pp podmiotem uprawnionym do dochodzenia odszkodowania od przewoźnika nie będzie organizator, lecz indywidualnie każdy z podróżnych.

Osobnego omówienia wymaga natomiast sytuacja wskazana w art. 23 Pp, która dotyczy bagażu podręcznego jako przesyłki bagażowej. W tym przypadku każdy z konsumentów zawiera oddzielną umowę o przewóz bagażu, otrzymując indywidualnie kwit bagażowy. W przypadku jej uszkodzenia lub zaginięcia przewoźnik ponosi odpowiedzialność za przewożone przez pasażera rzeczy, zgodnie z treścią art. 63 Pp (Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2014, s. 106).

W przypadku bagażu podręcznego przewoźnik odpowiada za szkody, które wynikły wyłącznie z jego winy. Natomiast drugim rodzajem odpowiedzialności jest ta dotycząca przewożonego bagażu. Dowodem na zawarcie umowy jest kwit bagażowy, a odpowiedzialność w tym zakresie została oparta na zasadzie art. 65 Pp (Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2014, s. 142). Stąd też wynika, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od momentu jej przyjęcia do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki. Może się jednak uwolnić od odpowiedzialności za zaistniałe szkody, jeśli wykaze, że utrata, ubytek lub uszkodzenie w przewozie przesyłki nastąpiły z wyłącznej winy nadawcy lub odbiorcy niewołanej winą przewoźnika, z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej. Nadto przewoźnik może być także zwolniony z odpowiedzialności w tym zakresie, jeśli wskaże jedną z przyczyn ujętych w treści art. 65 ust. 3 Pp – wówczas domniemywa się, że szkoda wynikła z tychże przyczyn.

UPADŁOŚĆ PRZEWOŹNIKA TURYSTYCZNEGO I JEGO ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA NIWYKONANIE UMOWY

Sytuacja związana z upadłością przewoźnika dotyczy tylko takich, którzy działają jako jednostki organizacyjne mające zdolność upadłościową. Są to przede wszystkim przewoźnicy funkcjonujący nie tylko w formie spółek kapitałowych prowadzących działalność gospodarczą, lecz także pozostałe osoby fizyczne zajmujące się działalnością przewozową. W tym zakresie zdolność upadłościowa przysługuje tylko takim przewoźnikom, którzy mają zdolność prawną, lecz utracili zdolność regulowania swoich wymagalnych zobowiązań pieniężnych, co wynika wprost z art. 11 ust. 1 Pu, oczywiście z wyłączeniem znajdującym swój zakres w treści art. 11 ust. 7 Pu. Wskazane wyłączenie dotyczy wspólnika spółki osobowej, który całym swoim majątkiem może odpowiadać bez ograniczenia. Jeśli jeszcze do tego jest to osoba fizyczna, utrata bytu prawnego takiego podmiotu, a co za tym idzie – wykreślenie jej z rejestru w wyniku upadłości, nie pozbawia wierzyciela (konsumenta czy też organizatora przewozu) możliwości dochodzenia przysługującej mu wierzytelności bezpośrednio od osoby fizycznej, gdyż ta, co do zasady, ma możliwość zarobkowania, a tym samym zdolność regulowania swoich zobowiązań bezpośrednio (Gurgul, 2016, s. 44). Stąd też jasno wynika, że w większości przypadków przewoźnicy będą podlegali przepisom Pu, a zatem będą mieli zdolność upadłościową. Sytuacja związana z niewypłacalnością jest o tyle skomplikowana, że ustawodawca przewidział w tym zakresie wiele wyjątków, a jednym z nich jest ten wyrażony w art. 11 ust. 2 Pu, który odnosi się do dłużników będących osobami prawnymi bądź też jednostkami organizacyjnymi nieposiadającymi osobowości prawnej, którym odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną. Tego rodzaju podmiot, niezależnie od regulacji przewidzianej w art. 11 ust. 1 Pu, jest niewypłacalny, gdy jego zobowiązania pieniężne przekraczają wartość jego majątku, a stan ten utrzymuje się ponad dwadzieścia cztery miesiące.

W tym zakresie nadmierne zadłużenie obliczane jest według zasad wskazanych w treści art. 11 ust. 3 Pu, w którym przyjmuje się także domniemanie z ust. 5, z którego jasno wynika, iż zobowiązania pieniężne dłużnika przekraczają wartość jego majątku, jeżeli zgodnie z bilansem wartość jego zobowiązania z wyłączeniem rezerw na jego zobowiązania oraz zobowiązań wobec jednostek powiązanych przekraczają wartość jego aktywów, a stan ten utrzymuje się przez okres przekraczający dwadzieścia cztery miesiące. Na tej podstawie w sposób niebudzący wątpliwości łatwo wskazać przesłanki, na podstawie których ustala się podjęcie nadmiernego zadłużenia, co daje możliwość ustalenia wysokości zobowiązań podlegających zaspokojeniu i realnej możliwości ich proporcjonalnego zaspokojenia w postępowaniu upadłościowym z układem bądź w drodze upadłości likwidacyjnej (Zedler, 2016, s. 35–37). Podobne stanowisko prezentowane jest w orzecznictwie Sądu Najwyższego (dalej: SN), który w wyroku z 19 stycznia 2011 roku orzekł, że „krótkotrwałe wstrzymanie płacenia długów wskutek przejściowych trudności nie jest podstawą ogłoszenia upadłości, gdyż dopiero takie uprawnienie powstaje wskutek wypełnienia przesłanek wynikających z treści art. 11 ust. 1 Pu” (Wyrok, 2011). Podobne stanowisko zostało zaprezentowane w postanowieniach SN (2011a; 2011b; Zimmerman, 2016, s. 29). Taka regulacja i przyjęte na jej podstawie stanowisko są szczególnie ważne w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźników, którzy znajdują się w upadłości lub spełniają przesłanki, aby wszcząć postępowanie upadłościowe. Przy czym przedsiębiorca może złożyć stosowny wniosek o upadłość dopiero w sytuacji, kiedy sąd upadłościowy, opierając się na przepisach art. 51 Pu, wyda postanowienie o ogłoszeniu upadłości. Z tą chwilą staje się ono prawomocne i tym samym stanowi podstawę do dokonania stosownego

wpisu w Krajowym Rejestrze Sądowym. W tym momencie podmiot poddany procedurze upadłościowej zmienia swój dotychczasowy status poprzez dopisanie w rejestrze określenia, że znajduje się „w upadłości”. Nadto na podstawie przepisu art. 51 ust 1 pkt 4 i 6 Pu wierzyciele od tego momentu mają obowiązek zgłaszania swoich wierzytelności w terminie trzydziestu dni. Ponadto stosownie do treści postanowienia ustanawiany jest sędzia – komisarz, jego zastępca oraz syndyk masy upadłości. Od tej chwili za niewykonanie przewozu grupowego osób i bagażu w ramach wykonywanej dotychczas działalności gospodarczej będzie odpowiadał właśnie syndyk, którego rola w sposób niebudzący wątpliwości została opisana w treści art. 144 Pu. Przy takiej regulacji, zgodnie z art. 145 Pu, nie ma praktycznie możliwości dochodzenia roszczeń od upadłego przewoźnika, którego prawa i obowiązki z chwilą wszczęcia postępowania upadłościowego przejęte zostały przez syndyka. Na tym tle wypowiedział się SN (Wyrok, 2014), wskazując, że zgodnie z treścią art. 51 ust. 2 Pu w przypadku upadłości likwidacyjnej upadły traci prawo zarządu oraz możliwość korzystania i rozporządzania mieniem wchodzącym w skład masy upadłości. W konsekwencji następuje niemożność występowania z roszczeniami bezpośrednio przeciwko upadłemu, który – pozbawiony prawa zarządu – sam też nie może wystąpić w powództwem w imieniu masy upadłościowej.

Wracając na grunt rozważań w przedmiocie odpowiedzialności przewoźnika, taki stan rzeczy oznacza, że w każdym z wymienionych przypadków organizator wyjazdu grupowego, jak i sam podróżny w zakresie przysługujących im roszczeń będą jedynie uprawnieni do zgłaszania swoich wierzytelności do sędziego – komisarza (zgodnie z art. 236 Pu). W przypadkach wskazanych w art. 262 Pu zgłaszanie wierzytelności, które tego nie wymagały, możliwe jest jednak także i po tym terminie. Dotyczy to w szczególności wierzytelności, które zgłoszono lub zostały ujawnione po przewidzianym na to trzydziestodniowym terminie. Wówczas lista wierzytelności zostaje sprostowana, a wierzytelności zaistniałe po jej ustaleniu są uwzględniane przy sporządzaniu planu podziału lub przy głosowaniu na zgromadzeniu wierzycieli.

Oczywiście w przypadku upadłości przewoźnika nie będzie on mógł samodzielnie dokonywać jakichkolwiek ustaleń w zakresie istniejących wobec wierzycieli roszczeń i nie będzie mógł zaspościć pojawiających się w tym zakresie roszczeń z tytułu niewykonania umowy przewozowej.

Do wyjaśnienia pozostaje jednak wątpliwość, czy w takim przypadku należałoby podjąć stosowne kroki wynikające z przepisów o konieczności prowadzenia postępowania reklamacyjnego przewidzianego w przepisach Pp. Z punktu widzenia wykładni systemowej działań takich nie należy stosować, albowiem w myśl art. 51 Pu są one niedopuszczalne ze względów proceduralnych.

Zatem należy się poddać rygorom ustawy Prawo upadłościowe. Wówczas to już nie przewoźnik będzie decydował o realizacji zgłoszonego do listy wierzytelności roszczenia, ale organy mające w tym zakresie uprawnienia, do których przede wszystkim będzie należał syndyk. Zasada ta została zresztą w sposób klarowny przedstawiona w wyroku SN Izby Cywilnej (2016). Upadły jako strona w znaczeniu materialnym, będąc podmiotem stosunku prawnego, na którego tle wyniknął spór, pozbawiony jest legitymacji formalnej do występowania w tych postępowaniach, a postawienie syndyka w miejsce upadłego ma charakter bezwzględny. W świetle bowiem art. 62 Pu z wyjątkami przewidzianymi w treści art. 63–67a Pu, w skład masy upadłości wchodzi majątek należący do upadłego w dniu ogłoszenia upadłości oraz nabyty przez upadłego w toku postępowania upadłościowego (Zedler, 2016, s. 75).

Zauważyć przy tym wypada, że swego rodzaju szansą na spełnienie roszczenia konsumenta lub organizatora turystycznego może być majątek osobisty przewoźnika, który nie wejdzie w skład

masy upadłościowej. Przedmioty zaspokojenia roszczenia organizatora wyjazdu grupowego oraz pasażera w zakresie przysługujących im praw względem przewoźnika mogą więc być zaspokajane przede wszystkim na podstawie zarzutu o zaniechanie działania, jak również z roszczeń majątkowych ściśle związanych z osobą dłużnika, do których zaliczyć można przykładowo: prawo do firmy przedsiębiorcy, jego autorskie prawa osobiste, a także te spośród uprawnień, w których poszukuje on ochrony swoich praw niemajątkowych bądź związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej. Tak prezentowana teza znalazła odbicie w treści wyroku SN Izby Cywilnej (2016) jego tezie III.

Niezależnie jednak od tak przewidzianej możliwości realizacji roszczenia, zasadniczo trzeba wskazać, że przy znacznych wartościach przedmiotu sporu przewoźnik powinien się poddać procedurze upadłościowej, albowiem dzięki temu może uniknąć zaspokojenia całości wierzytelności przysługującej stronie umowy przewozowej.

WNIOSKI

Wykonywanie usług turystycznych w dzisiejszych realiach prawnych okazuje się procesem długotrwałym i skomplikowanym pod względem prawnym. Dzieje się tak z wielu względów. Jednym z najważniejszych jest wielość krajowych regulacji prawnych obejmujących rozważaną materię przy jednoczesnej konieczności wykorzystywania regulacji prawa europejskiego, zwłaszcza w przypadku umów przewozowych i transgranicznym świadczeniu usług przewozowych. Na tym tle odpowiedzialność przewoźników znajdujących się w upadłości jest jednym z ważniejszych problemów w dochodzeniu wierzytelności wobec przewoźników działających na podstawie różnych systemów prawnych. Ze względu na złożoność odpowiedzialności przewoźnika znajdującego się w upadłości za niewykonanie umowy przewozu pasażerskiego jej analizę ograniczono jedynie do wybranych zagadnień. Dzięki temu być może udało się wyjaśnić wiele wątpliwości, które w praktyce sprawiają sporo problemów, zwłaszcza mającym w tym zakresie mniejszą wiedzę konsumentom, a więc najsłabszym ogniwom w tym łańcuchu zobowiązaniowym w przypadku niewykonania umowy przewozowej.

LITERATURA

- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2014). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo LEX a Wolters Kluwer business.
- Gospodarek, J. (2007). *Prawo w turystyce i rekreacji*. Warszawa: Difin.
- Górski, W., Mendyk, E. (2005). *Prawo transportu lądowego*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Górski, W., Wesołowski, K. (2009). *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR*. Gdańsk: Wydawnictwo Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr.
- Gurgul, S. (2016). *Prawo upadłościowe, prawo restrukturyzacyjne, komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Lewandowski, R., Wołowski P. (2014). *Prawo upadłościowe i naprawcze*. Warszawa: C.H. Beck.
- Nestorowicz, M. (2016). *Prawo turystyczne*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer.
- Zedler, F. (2016). *Zarys prawa upadłościowego*. Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer.
- Zimmerman, P. (2016). *Prawo upadłościowe, prawo restrukturyzacyjne, komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.

AKTY PRAWNE

- Dyrektywa (2015). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2015/2302 z 25.11.2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych. Dz.Urz. UE 2015, L 325.
- Postanowienie (2011a). Postanowienie Sądu Najwyższego z 13.04.2011 r., V CSK 320/10, Legalis.
- Postanowienie (2011b). Postanowienie Sądu Najwyższego z 13.05.2011 r., V CSK 352/10, Legalis.
- Rozporządzenie (2007). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007 z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Dz.Urz. UE 2008, L 315.
- Rozporządzenie (2008). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z 17.06.2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). Dz.Urz. UE 2008, L 177.
- Rozporządzenie (2011). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16.02.2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 2006/2004. Dz.Urz. UE 2011, L 55.
- Rozporządzenie (2013). Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 26.04.2013 r. w sprawie zasad organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych. Dz.U. z 2013 r., poz. 531.
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. z 2017 r., poz. 459.
- Ustawa (1984). Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe. Dz.U. z 2017 r., poz. 1983.
- Ustawa (2002). Ustawa z 3.07.2002 r. Prawo lotnicze. Dz.U. z 2017 r., poz. 959.
- Ustawa (2003). Ustawa z 28.02.2003 r. Prawo upadłościowe. Dz.U. z 2016 r., poz. 2171.
- Ustawa (2007). Ustawa z 16.02.2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów. Dz.U. z 2017 r., poz. 229.
- Ustawa (2011). Ustawa z 4.02.2011 r. Prawo prywatne międzynarodowe. Dz.U. z 2015 r., poz. 1792.
- Ustawa (2017). Ustawa z 24.11.2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych. Dz.U. z 2017 r., poz. 2361.
- Wyrok (2011). Wyrok Sądu Najwyższego z 19.01.2011 r., V CSK 211/10, Legalis.
- Wyrok (2014). Wyrok Sądu Najwyższego z 27.06.2014 r., V CSK 459/13, Legalis.
- Wyrok (2016). Wyrok Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z 14.10.2016 r., I CSK 174/15, Legalis.

CARRIER'S RESPONSIBILITY IN BANKRUPTCY OF THE CARRIER FOR NOT PASSING A PASSENGER CARGO AGREEMENT

ABSTRACT

The performance of tourist services in today's legal realities proves to be a long-term and at the same time complicated in legal terms. This is for many reasons. One of the most important is the multiplicity of legal regulations covering the matter under consideration, while at the same time necessitating the use of European law, especially in the case of transport contracts, while providing cross-border transport services. Against this background, the liability of carriers in bankruptcy is one of the most important problems in the recovery of claims against carriers operating under different legal systems. From the point of view of the complexity of the liability of the carrier in bankruptcy for non-performance of the passenger transport contract, its analysis was limited only to selected issues. At the same time, such an activity has undoubtedly contributed to the clarification of many doubts, which in practice cause many problems, especially when the consumer with the least knowledge in this regard is the weakest link in this chain of obligations in the event of non-performance of the transport contract.

KEYWORDS

civil law, contract of carriage, carrier, bankruptcy, compensation

Translated by Marek Białkowski

DOZNANIE CIĘŻKIEGO I TRWAŁEGO USZCZERBKU NA ZDROWIU PASAŻERA A MOŻLIWOŚĆ DOCHODZENIA ZADOŚĆUCZYNIENIA ZA DOZNANĄ KRZYWDĘ PRZEZ OSOBY MU NAJBLIŻSZE

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

Krzysztof Wesołowski, Dorota Ambrożuk

Uniwersytet Szczeciński
krzysztof.wesolowski@wzieu.pl, dorota.ambrozuk@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Autorzy rozważają możliwość dochodzenia zadośćuczynienia za naruszenie dobra osobistego w postaci prawidłowych relacji rodzinnych przez osoby najbliższe pasażera, który doznał ciężkiego uszkodzenia ciała. Możliwość żądania takiego zadośćuczynienia dopuścił Sąd Najwyższy w uchwale z 27 marca 2018 roku, która zapadła na tle stanu faktycznego niedotyczącego przewozu, ale z powołaniem przepisów o czynach niedozwolonych, które mogą dotyczyć odpowiedzialności przewoźnika za zdrowie podróżnego (wobec braku w prawie wewnętrznym regulacji szczególnej dotyczącej tej odpowiedzialności). Autorzy krytycznie oceniają stanowisko Sądu Najwyższego. Wskazują, że istnieje ryzyko odnoszenia go do odpowiedzialności przewoźnika w sytuacji, gdy oparta jest ona wyłącznie na przepisach Kodeksu cywilnego o czynach niedozwolonych. Ich zdaniem nie powinno to mieć miejsca w tych sytuacjach, gdy podstawą odpowiedzialności są przepisy konwencji międzynarodowych i rozporządzeń unijnych, które odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie regulują jako odpowiedzialność kontraktową. Autorzy, wskazując na nieadekwatność stanowiska Sądu Najwyższego w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika, postulują jej unormowanie w prawie wewnętrznym, wzorem konwencji międzynarodowych.

SŁOWA KLUCZOWE

odpowiedzialność przewoźnika, zadośćuczynienie, uprawnienia najbliższych poszkodowanego pasażera

WPROWADZENIE

Bezpośrednią inspirację do napisania niniejszego artykułu stanowiła uchwała składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z 27 marca 2018 roku (sygn. III CZP 60/17), w której sąd ten stwierdził, że można przyznać zadośćuczynienie za krzywdę osobom najbliższym poszkodowanego, który na skutek czynu niedozwolonego doznał ciężkiego i trwałego uszczerbku na zdrowiu.

Powyższa uchwała została podjęta w związku z rozbieżnościami, jakie w ostatnim czasie w orzecznictwie budził problem będący jej przedmiotem¹. Zapadła ona wprawdzie na gruncie stanu faktycznego niezwiązanego z przewozem, niemniej jednak podstawą stanowiska zajętego przez Sąd Najwyższy są przepisy Kodeksu cywilnego (dalej: k.c.; Ustawa, 1964) – w szczególności art. 448 dotyczącego możliwości dochodzenia zadośćuczynienia za naruszenie dobra osobistego – które mogą być i są stosowane także w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika za uszkodzenie ciała czy rozstrój zdrowia przy niektórych przewozach krajowych. Kwestią dyskusyjną jest też możliwość ich zastosowania w odniesieniu do przewozów regulowanych konwencjami międzynarodowymi obowiązującymi w poszczególnych gałęziach transportu. Na mocy stosownych odesłań zawartych w prawie krajowym regulacje konwencyjne mają także zastosowanie do niektórych przewozów krajowych. Są też przedmiotem inkorporacji do prawa unijnego. Nie regulują one jednak wszystkich kwestii, jakie się pojawiają w związku ze szkodą na osobie pasażera – powstaje wówczas problem możliwości i zakresu stosowania prawa krajowego (do którego zresztą niekiedy same odsyłają).

Przedmiotem artykułu jest ocena poglądu wyrażonego przez Sąd Najwyższy, zwłaszcza w kontekście odniesienia go do odpowiedzialności przewoźnika za utratę zdrowia przez pasażerów. Kwestia odpowiedzialności przewoźnika z omawianego tytułu opiera się w obecnym stanie prawnym na wielu przepisach pochodzących z różnych korpusów (unijnego, międzynarodowego, krajowego). Ich wzajemne relacje nasuwają pewne wątpliwości, m.in. w zakresie określenia podstawy odpowiedzialności przewoźnika z omawianego tytułu (kontraktowa, deliktowa), co z kolei rzutuje na rozstrzygnięcie problemu postawionego w artykule.

PODSTAWY ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA ZA USZCZERBEK NA ZDROWIU PODRÓŻNEGO

W polskim prawie wewnętrznym brakuje szczególnego unormowania odpowiedzialności za szkody na osobie podróżnego. Problemu tego nie regulują ani ramowe przepisy o umowie przewozu zawarte w Kodeksie cywilnym (tytuł XXV księgi trzeciej – Zobowiązania), mające zastosowanie do przewozów nieuregulowanych w przepisach szczególnych, ani też ustawa Prawo przewozowe (dalej: pr. przew.; Ustawa, 1984), która zawiera przepisy szczególne dla wszystkich gałęzi transportu za wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego (art. 1 ust. 1 pr. przew.).

Powodem braku regulacji odpowiedzialności przewoźnika za utratę życia i zdrowia podróżnego było przekonanie, że naruszenie ww. dóbr osobistych, niezależnie od tego, czy do ich naruszenia dochodzi przy wykonywaniu umowy, czy też w innych okolicznościach, stanowi czyn niedozwolony (delikt), a zawarte w Kodeksie cywilnym przepisy o czynach niedozwolonych, odnoszące się do różnych sytuacji szkód na osobie, w wystarczającym stopniu chronią interesy poszkodowanych podróżnych (por. w szczególności: Górski, Dominiczak, 1987, s. 104–109; Szanciło, 2008, s. 267–268). Podstawą odpowiedzialności przewoźnika z tytułu szkód na osobie podróżnego są bowiem z reguły przepisy o odpowiedzialności prowadzących przedsiębiorstwa wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (art. 435 k.c.) lub przepisy o odpowiedzialności posiadaczy pojazdów mechanicznych (art. 436 k.c.) przewidujące odpowiedzialność obiektywną, niezależną od winy, od której przewoź-

1 Negatywne stanowisko co do możliwości zasądzenia zadośćuczynienia w sytuacjach, o których mowa, wynika m.in. z następujących orzeczeń: (Orzeczenie, 2013; Orzeczenie, 2015; Orzeczenie, 2017). Z kolei za możliwością zasądzenia zadośćuczynienia opowiedziano się m.in. w: (Wyrok, 2013; Wyrok, 2016; Wyrok, 2017).

nik może się uwolnić wyłącznie w sytuacji, gdy udowodni, że szkoda wynikła z jednej z trzech okoliczności egzoneracyjnych, a mianowicie: skutek siły wyższej, wyłącznej winy poszkodowanego lub wyłącznej winy osoby trzeciej. Choć sposób rozumienia tych przyczyn zwalniających jest przedmiotem kontrowersji (szerzej Śmieja, 2009, s. 563–577), nie ma wątpliwości, że pod względem zakresu odpowiedzialności omawiane przepisy zapewniają podróżnemu adekwatny stopień ochrony.

Przepisy o odpowiedzialności deliktowej przewidują także dość rozbudowaną regulację dotyczącą form wynagrodzenia szkód osobom poszkodowanym na ciele. Według przepisów Kodeksu cywilnego szkody na osobie mogą przybrać postać uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, w rezultacie których może też nastąpić śmierć poszkodowanego. W grę wchodzi zarówno konsekwencje majątkowe wspomnianych szkód na osobie, jak i niemajątkowe w postaci tzw. krzywdy przybierającej postać bólu fizycznego lub psychicznego. Kodeks cywilny wiąże identyczne konsekwencje odszkodowawcze z uszkodzeniem ciała i rozstrojem zdrowia. Oba rodzaje uszczerbków rodzą obowiązek zwrotu wszelkich wynikłych z tego kosztów (leczenia i rehabilitacji, zakupu leków, środków opatrunkowych, protez, dojazdu do lekarza lub na rehabilitację, nauki nowego zawodu). Na żądanie poszkodowanego zobowiązany do naprawienia szkody powinien z góry wyłożyć sumę potrzebną na koszty leczenia, a jeżeli poszkodowany stał się inwalidą – także sumę potrzebną na koszty przygotowania do innego zawodu (art. 444 § 1 k.c.). Jeśli poszkodowany utracił całkowicie lub częściowo zdolność do pracy zarobkowej albo zwiększyły się jego potrzeby lub zmniejszyły szanse powodzenia na przyszłość, może on żądać od zobowiązanego do naprawienia szkody odpowiedniej renty. Jeżeli w chwili wydania wyroku szkody nie da się dokładnie ustalić, poszkodowanemu może być przyznana renta tymczasowa (art. 444 § 2 i 3 k.c.). Niezależnie od tego, uszkodzenie ciała i rozstrój zdrowia stanowią podstawę do zasądzenia na rzecz bezpośrednio poszkodowanego zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę (art. 445 § 1 k.c.).

W przypadku śmierci pasażera uprawnionymi do odszkodowania są osoby mu bliskie. Kodeks cywilny w pierwszej kolejności nakazuje zwrócić koszty leczenia i pogrzebu osobie, która je poniosła (art. 446 § 1 k.c.). Osoby, względem których ciążył na zmarłym ustawowy obowiązek alimentacyjny, mogą żądać renty obliczonej stosownie do potrzeb poszkodowanego oraz do możliwości zarobkowych i majątkowych zmarłego, przez czas prawdopodobnego trwania obowiązku alimentacyjnego. Takiej samej renty mogą żądać także inne osoby bliskie, którym zmarły dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania, jeżeli z okoliczności wynika, że wymagają tego zasady współżycia społecznego (art. 446 § 2 k.c.). Osobom najbliższym sąd może ponadto przyznać „stosowne odszkodowanie”, jeśli skutek śmierci pasażera nastąpiło „znaczne pogorszenie ich sytuacji życiowej”. Należy przyjąć, że chodzi tu o trudno uchwytne szkody majątkowe, także polegające na utracie spodziewanej pomocy w przyszłości od osoby, która zmarła (zob. Śmieja, 2009, s. 735). Najbliższym członkom rodziny zmarłego sąd może również przyznać zadośćuczynienie pieniężne za doznaną krzywdę (art. 446 § 3 k.c.). Kodeks cywilny nie precyzuje, kto jest osobą najbliższą, pozostawiając tę kwestię sądowi, który winien się w tym zakresie kierować nie tylko przesłankami formalnymi (faktem istnienia małżeństwa czy najniższych stopni pokrewieństwa lub powinowactwa), lecz także rzeczywistymi relacjami.

Również kwestia przedawnienia roszczeń unormowana jest w sposób korzystny dla poszkodowanego. W miejsce krótkiego, jednorocznego terminu przedawnienia roszczeń wynikających z umowy przewozu osób (art. 778 k.c.) stosowany jest znacznie dłuższy i bardziej adekwatny dla

roszczeń z tytułu szkód na osobie (których konstatacja następuje zwykle w jakiś czas po zdarzeniu je powodującym) termin z art. 442¹ k.c.

Problematyka odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie pasażera jest natomiast przedmiotem regulacji zawartej w konwencjach międzynarodowych obowiązujących w poszczególnych gałęziach transportu² oraz w przepisach rozporządzeń wydanych przez Unię Europejską (dalej: UE)³. W przypadku niektórych typów przewozów postanowienia tych aktów prawnych odnoszą się także do umów o przewóz niewykraczający poza terytorium danego kraju (przewozów krajowych). Mianowicie na mocy art. 208 § 1 i 2 ustawy Prawo lotnicze (dalej: pr. lot.; Ustawa, 2002) przepisy konwencji lotniczej (Konwencji montrealskiej) znajdują zastosowanie w zakresie odpowiedzialności przewoźnika również do umowy krajowego przewozu lotniczego pasażerów. Z kolei na mocy art. 181 § 1 ustawy Kodeks morski (dalej: k.m.; Ustawa, 2001) odpowiedzialność przewoźnika morskiego za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu regulowana jest postanowieniami Konwencji ateńskiej (1974) zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 roku⁴.

Niezależnie od odesłań wynikających z prawa wewnętrznego zastosowanie przepisów konwencyjnych do przewozów krajowych wynika z mocy rozporządzeń unijnych, które, generalnie rzecz ujmując, inkorporują regulacje konwencyjne do prawa unijnego, modyfikują je (np. poprzez zwiększenie wysokości limitów odszkodowań) i uzupełniają (np. obowiązek wypłaty zaliczek), rozciągając zakres ich zastosowania na przewozy o charakterze krajowym. Tak np. rozporządzenie 1371/2007 reguluje odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów oraz za ich bagaż poprzez odesłanie zawarte w art. 11 o następującej treści:

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału i bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów krajowych przyznających pasażerom prawo do odszkodowania, odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego wobec pasażerów oraz za ich bagaż regulowana jest przepisami rozdziałów I, III i IV tytułu IV oraz tytułu VI i tytułu VII załącznika I (Rozporządzenie, 2007).

Wskazany w tym przepisie załącznik I do rozporządzenia to wyciąg z umowy międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV). Tym samym zakres zastosowania przepisów zawartych w konwencji CIV dotyczący odpowiedzialności przewoźnika został zrównany z zakresem stosowania samego rozporządzenia, które obejmuje m.in. przewozy krajowe na terytorium UE.

Podobnie rzecz wygląda na gruncie prawa morskiego. Pojawia się tu jednak inny problem. Rozporządzenie nr 392/2009 inkorporuje postanowienia Konwencji ateńskiej (1974) zmienionej protokołem z 2002 roku, który 15 grudnia 2011 roku został ratyfikowany przez UE, podczas gdy Polska nie ratyfikowała jeszcze tego protokołu, a art. 181 k.m. § 1 k.m. odsyła do pierwotnej wer-

2 Chodzi o następujące konwencje międzynarodowe: Konwencja COTIF (1980), w której do przewozu osób odnosi się załącznik A. Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV); dwie konwencje lotnicze – warszawska (1929) i montrealaska (1999) oraz Konwencję ateńską (1974). Do tej ostatniej, w brzemieniu nadanym jej Protokołem z 2002 r., który wszedł w życie 23 kwietnia 2014 r., przystąpiła UE, na podstawie dwóch decyzji Rady (Decyzja, 2011a; Decyzja, 2011b).

3 Odpowiedzialności za utratę życia i zdrowia dotyczą następujące rozporządzenia: (Rozporządzenie, 1997; Rozporządzenie, 2007; Rozporządzenie, 2009; Rozporządzenie, 2010; Rozporządzenie, 2011).

4 Nie dotyczy to jednak przewozów, o których mowa w art. 2 zdaniu pierwszym Rozporządzenia (2009; art. 181 § 1a k.m.).

sji Konwencji ateńskiej zmienionej jedynie protokołem z 1976 roku. Prowadzi to do swoistego dualizmu systemu odpowiedzialności przewoźnika (zob. Dragun-Gertner, Peplowska-Dąbrowska, 2017, s. 92–93; Kosiński, 2010, s. 22–23, 31). Nie ma to jednak znaczenia z punktu widzenia problemu będącego przedmiotem niniejszego artykułu (ani pierwotna wersja Konwencji ateńskiej, ani też protokół z 2002 roku nie dają podstaw do żądania zadośćuczynienia, o którym mowa).

Rozporządzenia unijne nie określają zresztą ani podstaw odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera, ani też zasadniczo nie normują form naprawienia szkody. Z punktu widzenia rozważań będących przedmiotem niniejszego artykułu ich treść nie ma zatem większego znaczenia.

Odesłania do wskazanych konwencji międzynarodowych powodują, że regulacje zawarte w Kodeksie cywilnym są wyłączną podstawą odpowiedzialności za szkody na osobie pasażera w pozostałych gałęziach transportu, nieobjętych konwencjami (w szczególności przy przewozach autobusowych i autokarowych, w żegludze śródlądowej, przy przewozach konnych, w transporcie komunalnym, przewozach wyciągami). Mają też zastosowanie do przewozów krajowych należących do gałęzi transportu, w których obowiązują konwencje międzynarodowe, ale wyłączonych spod reżimu rozporządzeń unijnych. Szczegółowe określenie zakresu zastosowania tych przepisów wymagałoby analizy zakresu zastosowania poszczególnych rozporządzeń, co wykracza poza treść artykułu. Tytułem przykładu podajemy jedynie, że rozporządzenie (2007) inkorporujące rozwiązania CIV w zakresie odpowiedzialności przewoźnika nie ma zastosowania do przewozów krajowych kolejami wąskotorowymi i metrem (Dąbrowski, w druku).

Poszczególne konwencje międzynarodowe w różny sposób i w różnym stopniu regulują odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie pasażera. Dotyczy to zwłaszcza określenia konsekwencji odszkodowawczych w przypadku szkód na osobie pasażera i kręgu osób uprawnionych. Żadna z obowiązujących konwencji (to samo dotyczy rozporządzeń) nie daje ani pasażerowi, ani też tym bardziej jego bliskim prawa do zadośćuczynienia. Stanowią wyłącznie o szkodach majątkowych. Konwencja CIV w zakresie innych szkód niż wymienione w jej treści (pod którym to pojęciem można rozumieć także krzywdę) odsyła do prawa wewnętrznego (art. 29). Pozostałe konwencje kwestie przemilczają. Już sam fakt wynagrodzenia krzywdy pasażera budzi wątpliwość. Na gruncie prawa lotniczego zdaje się dominować pogląd, że możliwość taka ma miejsce, ale wyłącznie w sytuacji, gdy krzywda jest spowodowana szkodą fizyczną (Konert, 2010, s. 104–108).

Szczątkową regulację w zakresie rodzaju szkód podlegających wynagrodzeniu i kręgu osób uprawnionych zawiera natomiast rozporządzenie dotyczące transportu autobusowego i autokarowego, gdzie brak stosownej konwencji międzynarodowej (Rozporządzenie, 2011, art. 7). Oprócz określenia minimalnych limitów wysokości odszkodowania z tytułu szkód na osobie, które mogłyby wynikać z prawa wewnętrznego (w prawie polskim limitów takich brak), w przepisie tym stwierdzono, że odszkodowanie w przypadku śmierci powinno obejmować również „uzasadnione wydatki pogrzebowe”, a także określono minimalny krąg osób uprawnionych obejmujący osoby, do których utrzymania pasażer był lub byłby prawnie zobowiązany. Zatem i z tego aktu nie wynika konieczność wynagradzania krzywdy nawet pasażerowi, nie mówiąc o osobach mu najbliższych.

KWESTIA UPRAWNIENÍ OSÓB NAJBLIŻSZYCH POSZKODOWANEGO NA CIELE

W prawie polskim do niedawna bezdyskusyjnie przyjmowano, zgodnie z teorią tzw. bezprawności względnej, że z roszczeniami odszkodowawczymi może występować wyłącznie osoba bez-

pośrednio poszkodowana, tj. taka, której dobra stały się przedmiotem czynu niedozwolonego (z nowszych opracowań zob. Bagińska, 2016, s. 69–78; Kaliński, 2014, s. 7–23; Wałachowska, 2014, s. 385–407). Osoby poszkodowane pośrednio mogą natomiast żądać świadczeń odszkodowawczych tylko wyjątkowo, w sytuacjach unormowanych wyraźnie przepisami prawa. Taką regulację zawierają postanowienia art. 446 k.c., przewidujące możliwość żądania przez osoby najbliższe zmarłego (bezpośrednio poszkodowanego czynem niedozwolonym) świadczeń odszkodowawczych, w tym zadośćuczynienia za doznaną krzywdę. Przyjęcie powyższej zasady powodowało, że prawnie obojętne było np. cierpienie rodziców związane z uszkodzeniem ciała czy rozstrojem zdrowia ich dziecka (na gruncie takiego przypadku zapadła wymieniona na wstępie uchwała SN).

Powyższa zasada nie jest wyrażona wprost w obowiązujących przepisach. Wynika z rozumowania *a contrario* z art. 446 k.c. W ostatnim czasie zasada ta jednak została w doktrynie zakwestionowana (Lanckoroński, 2013, s. 252–270). Wskazuje się, że rozumowanie *a contrario* z art. 446 k.c. jest zbyt słabym argumentem dla przyjmowania powyższej zasady, a prawo nie różnicuje możliwości dochodzenia zadośćuczynienia za naruszenie dobra osobistego na podstawie art. 448 k.c. od sposobu naruszenia. Istotne jest to, aby przedmiotem naruszenia była wartość ściśle związana z osobą żądającą zadośćuczynienia. Jedynym ograniczeniem obowiązku odszkodowawczego jest przyjęta na gruncie polskiego systemu prawa koncepcja adekwatnego (normalnego) związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem sprawczym a szkodą podlegającą wyrównaniu.

Trzeba jednak przyznać, że zwolennicy wynagradzania krzywdy najbliższym osób, które doznały ciężkiego uszkodzenia ciała czy rozstroju zdrowia, przewidują taką możliwość niezależnie od przełamania zasady, o której mowa. Jako podstawę roszczeń osób najbliższych poszkodowanego, który doznał uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, wskazuje się przepis art. 448 k.c., którego obecne brzmienie upoważnia do żądania zadośćuczynienia pieniężnego w przypadku naruszenia każdego dobra osobistego. Katalog dóbr osobistych zawarty w art. 23 k.c. jest katalogiem otwartym, a w związku z tym w ostatnim czasie kreowane są w doktrynie i orzecznictwie coraz to nowe dobra osobiste.

Jednym z dóbr, o których mowa, jest „szczególna więź rodzinna”. W orzecznictwie ujmowane jest ono zresztą w różny sposób, np. jako więź emocjonalna łącząca osoby bliskie, prawo do życia w związku małżeńskim, szczególna więź rodziców z dziećmi itp. Jak zauważył jednak Sąd Najwyższy (Postanowienie, 2014), różnice w sposobie ujęcia ww. dobra nie mają znaczenia merytorycznego. Zostało ono sformułowane w ostatnich latach w orzecznictwie przy stosowaniu art. 446 § 4 k.c. przewidującego możliwość zasądzenia zadośćuczynienia na rzecz osób najbliższych zmarłego. Według koncepcji zakładającej istnienie takiego dobra zadośćuczynienie to wynagradza zerwanie więzi, o której mowa, w momencie śmierci poszkodowanego.

Do tego też dobra odwołują się zwolennicy wynagradzania krzywdy, jakiej doznają najbliżsi osoby, która doznała uszczerbku na zdrowiu (zob. w szczególności: Lanckoroński, 2013, s. 379–382; Michałowska, 2017, s. 262–273; Nesterowicz, 2017, s. 342–344; Osajda, 2016, s. 73–86). Podkreślają oni, że w przypadku ciężkiego uszkodzenia ciała zakłócenie więzi rodzinnych w istocie prowadzi do takiego naruszenia tej więzi, że jest ono zbliżone do jej zerwania. Czyn zabroniony będący źródłem szkody może być przy tym wymierzony jednocześnie w dobro osobiste jednego podmiotu, jakim jest jego zdrowie, i dobra osobiste innych podmiotów, w postaci szczególnej więzi rodzinnej (emocjonalnej), przysługujące osobom najbliższym tego pierwszego.

OCENA STANOWISKA SĄDU NAJWYŻSZEGO

Do poglądu wyrażonego przez Sąd Najwyższy (Uchwała, 2018) należy się odnieść krytycznie. Nie kwestionując krzywdy (ból) najbliższych osoby, która doznała ciężkiego uszkodzenia ciała czy rozstroju zdrowia, zakwestionować należy podważanie zasady wynagradzania szkód (w tym krzywdy) wyłącznie osób bezpośrednio poszkodowanych, a nadto istnienie dobra osobistego w postaci właściwych relacji rodzinnych.

Co do pierwszej kwestii, okoliczność, że zasada, o której mowa, nie została *expressis verbis* wyrażona w przepisach prawa, nie może być podstawą jej podważania. Odrzucając powyższą zasadę, za zbytęcną należałoby uznać regulację zawartą w art. 446 k.c. Niewątpliwie uszczerbki, o których mowa w tym przepisie, zarówno majątkowe, jak i w postaci krzywdy, ponoszone przez osoby najbliższe poszkodowanego, który poniósł śmierć wskutek czynu niedozwolonego, pozostają w adekwatnym związku przyczynowym z tym czynem. Nie byłoby zatem potrzeby odrębnej regulacji, gdyby ustawodawca miał uznawać, że jedynym ograniczeniem obowiązku odszkodowawczego ma być przyjęta koncepcja związku przyczynowego.

Niezależnie od tego należy przyjąć, że nie istnieje dobro osobiste w postaci prawidłowych relacji rodzinnych. Choć stosunki rodzinne podlegają ochronie prawnej, nie mogą być utożsamiane z dobrem osobistym. Nie każde dobro o niemajątkowym charakterze jest dobrem osobistym. Zgodzić się bowiem należy z tezą, że dobra osobiste są z istoty swojej na tyle ściśle związane z daną osobą, że nie wchodzą tu relacje z innymi osobami (Bosek, 2015, s. 3–19), zwłaszcza w sytuacji, gdy zachodzi łatwość i względna dopuszczalność naruszania tych relacji przez osoby w nich pozostające (zerwanie więzi małżeńskiej czy też innej więzi rodzinnej nie jest traktowane w kategoriach naruszenia dóbr osobistych). Stąd też niezbędna jest pewna ostrożność przy konstatowaniu nowych dóbr osobistych. Prawa do nich mają bezwzględny charakter. W przypadku takich praw ustawodawca posługuje się z reguły zamkniętym katalogiem. W odniesieniu do dóbr osobistych nie jest to możliwe, ale tym bardziej zalecana jest ostrożność przy ich identyfikacji w orzecznictwie i doktrynie. Zgodzić się należy ze stanowiskiem wyrażonym w postanowieniu Sądu Najwyższego (2017), w którym skład trzyosobowy tego sądu wystąpił do składu siedmioosobowego o rozstrzygnięcie zagadnienia będącego przedmiotem uchwały z 27 marca 2018 roku, a mianowicie, że w przypadku uszkodzenia ciała czy rozstroju zdrowia członkowie rodziny poszkodowanego nie tracą dobra osobistego, jakim jest więź rodzinna, jak to ma miejsce w przypadku śmierci. Staje się ona wprawdzie więzią innego rodzaju, nie można jednak twierdzić, że jest to więź gorsza. Stan zadowolenia z życia rodzinnego nie jest prawnie gwarantowany.

ZASTOSOWANIE TEZY UCHWAŁY SĄDU NAJWYŻSZEGO Z 27 MARCA 2018 ROKU W SPRAWACH Z ZAKRESU ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA

Niezależnie jednak od krytyki stanowiska zajętego przez Sąd Najwyższy, pozostaje kwestia o zasadniczym dla niniejszego artykułu znaczeniu, tj. możliwości zasądzenia od przewoźnika zadośćuczynienia na rzecz najbliższych pasażera, który doznał ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia. Kwestią wstępną jest odpowiedź na pytanie o podstawę odpowiedzialności przewoźnika. Stanowisko Sądu Najwyższego odnosi się bowiem do sytuacji, w których do powstania szkody

dochodzi skutek czynu niedozwolonego. Wynika to nie tylko z tezy uchwały, lecz także z usytuowania przepisu art. 448 k.c. wśród przepisów o czynach niedozwolonych.

Wydaje się, że brak jest przeszkód o juredycznym charakterze uniemożliwiających stosowanie uchwały SN z 27 marca 2018 roku do tych przypadków odpowiedzialności przewoźnika, w których przepisy Kodeksu cywilnego stanowią jedyną podstawę tej odpowiedzialności. Przepisy prawa polskiego dopuszczają zbieg podstaw odpowiedzialności odszkodowawczej (art. 443 k.c.). Okoliczność, że do powstania szkody dochodzi przy wykonywaniu umowy przewozu, nie uniemożliwia zatem traktowania zdarzenia sprawczego jako czynu niedozwolonego. Nie można w związku z tym twierdzić, że odpowiedzialność przewoźnika ma w tych sytuacjach charakter kontraktowy, a jedynie w braku wyraźnej regulacji kwestii stosuje się przepisy o czynach niedozwolonych. Teza taka byłaby z gruntu błędna, gdyż w braku szczególnej regulacji odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy stosuje się ogólne zasady kontraktowej odpowiedzialności odszkodowawczej, które – nawiasem mówiąc – w pewnych wyjątkowych sytuacjach mogłyby stanowić dla osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych dogodniejszą podstawę odpowiedzialności (Wesołowski, 2017, s. 143).

Z drugiej jednak strony trudno przejść do porządku dziennego wobec faktu, że ryzyko odpowiedzialności przewoźnika wobec nieokreślonego bliżej kręgu osób najbliższych pasażerów doznających uszczerbku na zdrowiu uniemożliwia kalkulację i tak trudnego do oszacowania ryzyka przedsięwzięcia gospodarczego, jakim jest przewóz osób. Problemu nie rozwiązuje ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, występuje tu bowiem ograniczenie odpowiedzialności ubezpieczyciela do określonej z góry kwoty – sumy gwarancyjnej. Ryzyko ponoszenia niekalkulowanej wcześniej odpowiedzialności ponoszą zresztą także zakłady ubezpieczeń, choćby ze względu na stosunkowo długi okres przedawnienia (zwraca na to uwagę Marcin Orlicki [2013, s. 13–20], odnosząc jednak swoje uwagi do ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych). Stąd też uzasadniony jest postulat szczególnej ostrożności przy rozpatrywaniu tego rodzaju roszczeń odnoszonych wobec przewoźników i ich ubezpieczycieli OC.

Inaczej rzecz się przedstawia w tych sytuacjach, w których odpowiedzialność przewoźnika za szkody na osobie pasażera oparta jest na przepisach konwencyjnych, które, jak wspomniano, z racji stosownych odesłań zawartych w prawie wewnętrznym czy inkorporacji przez rozporządzenia unijne, mogą mieć zastosowanie także do przewozów krajowych. Regulacje konwencyjne mają niewątpliwie charakter kontraktowy. Podstawą świadczenia przewoźnika, do którego się one odnoszą, jest umowa. Konwencje regulują przesłanki odpowiedzialności przewoźnika za utratę życia i zdrowia podróznego, jej granice (wyznaczają przyczyny zwalniające od odpowiedzialności), niekiedy rodzaje szkód podlegających wynagrodzeniu czy maksymalną wysokość odszkodowania (Konwencja ateńska). Okoliczność, że nie wszystkie problemy są w nich unormowane i że w pewnym zakresie istnieje potrzeba stosowania prawa wewnętrznego, niczego tu nie zmienia, nawet jeżeli w braku stosownych przepisów obowiązujących w reżimie kontraktowym stosowane muszą być przepisy o czynach niedozwolonych. Nie dochodzi tu do zbiegu podstaw odpowiedzialności przewoźnika, a jedynie do posiłkowego zastosowania wybranych postanowień z reżimu deliktowego. Kontraktowy charakter ma też regulacja zawarta w rozporządzeniach. Choć nie zostało to wprost określone, analiza ich poszczególnych postanowień prowadzi do takiego wniosku (por. np. Rozporządzenie, 2007, art. 3 pkt 2; art. 26 ust. 5 załącznika I do rozporządzenia; [Dąbrowski, w druku]).

Dodatkowym argumentem za niestosowaniem tezy uchwały SN z 27 marca 2018 roku w takich sytuacjach jest okoliczność, że konwencje międzynarodowe zastrzegają stosowanie przewidzianych w nich wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności przewoźnika także w tych przypadkach, w których prawo wewnętrzne dopuszcza dochodzenie roszczeń na zasadach pozaumownych (art. 52 CIV, art. 14 Konwencji ateńskiej). W związku z niekwestionowanym w polskiej nauce prawem zakazem „mieszania” podstaw odpowiedzialności w praktyce regulacja taka uniemożliwia zbieg podstaw odpowiedzialności (zob. bliżej Wesołowski, 2015, s. 295). W tej sytuacji odnoszenie tezy uchwały Sądu Najwyższego z 27 marca 2018 roku do odpowiedzialności przewoźnika opartych na postanowieniach konwencji międzynarodowych kłóciłoby się z charakterem tej odpowiedzialności.

PODSUMOWANIE

Jak wynika z powyższych uwag, sytuacja przewoźników pod względem ryzyka odpowiedzialności wobec najbliższych osób pasażera z tytułu doznanej przez nich krzywdy, polegającej na naruszeniu dobra osobistego w postaci zakłócenia prawidłowych relacji rodzinnych (emocjonalnych) wskutek ciężkiego uszkodzenia ciała czy rozstroju zdrowia pasażera, jest zróżnicowana w zależności od podstawy odpowiedzialności przewoźnika za szkody na osobie podróżnego. Ryzyko to występuje w sytuacji, gdy jedyną podstawą tej odpowiedzialności są przepisy Kodeksu cywilnego o czynach niedozwolonych. Przepisy te nie powinny być natomiast stosowane w tych wszystkich przypadkach, gdy odpowiedzialność przewoźnika opiera się na przepisach konwencji międzynarodowych (niezależnie od charakteru przewozu) i ewentualnie rozporządzeń unijnych.

Takie zróżnicowanie sytuacji przewoźnika nie ma swojego aksjologicznego uzasadnienia. Jest to kolejny argument za unormowaniem odpowiedzialności przewoźnika z tytułów uszczerbków na osobie pasażera, tak aby nie zachodziła potrzeba stosowania przepisów o czynach niedozwolonych (co do innych powodów uzasadniających taką regulację patrz Wesołowski, 2017, s. 150).

LITERATURA

- Bagińska, E. (2016). Dopuszczalność dochodzenia przez osoby bliskie zadośćuczynienia w związku z doznaniem poważnej szkody na osobie przez bezpośrednio poszkodowanego. *IUSTITIA*, 2, 69–78.
- Bosek, L. (2015). W sprawie kwalifikacji więzi rodzinnej jako dobra osobistego. Uwagi krytyczne na tle aktualnego orzecznictwa Sądu Najwyższego. *Forum Prawnicze*, 3, 3–19.
- Dąbrowski, D. Podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź śmierć podróżnego (w druku).
- Dragun-Gertner, M., Peplowska-Dąbrowska, Z. (2017). Ochrona słabszej strony w umowach przewozu pasażerów drogą morską. Proponowane zmiany w polskim kodeksie morskim. W: Z. Kuniewicz, D. Sokołowska (red.), *Prawo kontraktów* (s. 87–99). Warszawa: Wolters Kluwer.
- Górski, W., Dominiczak, Z. (1987). *Problematyka prawna przewozu osób*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Kaliński, M. (2014). Ograniczenie indemnizacji do podmiotów bezpośrednio poszkodowanych – w związku z nowelizacją art. 446 Kodeksu cywilnego. *Przegląd Sądowy*, 3, 7–23.
- Konert, A. (2010). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Koziński, M.H. (2010). Odpowiedzialność cywilna morskiego przewoźnika pasażerów według prawa Unii Europejskiej. *Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni*, 25, 19–32.
- Lanckoroński, B. (2013). *Odpowiedzialność cywilna za pośrednie naruszenie dóbr*. Warszawa: LexisNexis.
- Michałowska, K. (2017). *Niemajtkowe wartości życia rodzinnego w polskim prawie cywilnym*. Warszawa: C.H. Beck.

- Nesterowicz, M. (2017). Zadośćuczynienie pieniężne za naruszenie praw pacjenta i dóbr osobistych osób bliskich. W: W. Robaczynski (red.), *Czynić postęp w prawie. Księga jubileuszowa dedykowana Profesor Birucie Lewaszewicz-Petrykowskiej* (s. 333–344). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Orlicki, M. (2013). O możliwości dochodzenia roszczeń o zadośćuczynienie za śmierć najbliższego członka rodziny zmarłego przed dniem 3 sierpnia 2008 r. *Prawo Asekuracyjne*, 4, 13–20.
- Osajda, K. (2016). Zadośćuczynienie za doznanie przez bliskiego uszczerbku na zdrowiu wskutek wypadku. *Państwo i Prawo*, 1, 73–86.
- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Śmieja, A. (2009). W: A. Olejniczak (red.), *Prawo zobowiązań – część ogólna*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 6, s. 335–363, 447–748). Warszawa: C.H. Beck.
- Wałachowska, M. (2014). *Wynagrodzenie szkód deliktowych doznanych przez pośrednio poszkodowanych*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Wesołowski, K. (2015). Konkurencyjność podstaw dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika samochodowego. *Problemy Transportu i Logistyki*, 29, 287–300.
- Wesołowski, K. (2017). Odpowiedzialność za utratę życia i zdrowia podróżnego. *Problemy Transportu i Logistyki*, 4, 141–152.

AKTY PRAWNE

- Decyzja (2011a). Decyzja Rady z 12.12.2011 r. dotycząca przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z wyjątkiem jego artykułów 10 i 11. Dz.Urz. 2012/22/UE, L 8/1.
- Decyzja (2011b). Decyzja Rady z 12.12.2011 r. dotycząca przystąpienia Unii Europejskiej do Protokołu z 2002 r. do Konwencji ateńskiej z 1974 r. w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z wyjątkiem jego artykułów 10 i 11. Dz.Urz. 2012/23/UE, L 8/13.
- Konwencja ateńska (1974). Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 13.12.1974 r., Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108, zmieniona Protokołem z 19.11.1976 r., Dz.U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479.
- Konwencja COTIF (1980). Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9.05.1980 r. Dz.U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158, zmieniona Protokołem wileńskim z 3.6.1999 r. Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674.
- Konwencja montrealaska (1999). Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 28.05.1999 r. Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235.
- Konwencja warszawska (1929). Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 12.10.1929 r., Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49, zmieniona Protokołem haskim z 28.09.1955 r., Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189, uzupełniona Konwencją o ujednostajnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowy z 18.09.1961 r. Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167.
- Orzeczenie (2013). Orzeczenie Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 5.04.2013 r., I ACa 1143/12. Pobrane z: [http://orzeczenia.waw.sa.gov.pl/content/\\$N/15450000000503_I_ACa_001143_2012_Uz_2013-04-05_001](http://orzeczenia.waw.sa.gov.pl/content/$N/15450000000503_I_ACa_001143_2012_Uz_2013-04-05_001) (10.06.2018).
- Orzeczenie (2015). Orzeczenie Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z 16.01.2015 r., I ACa 1430/14. Pobrane z: [http://orzeczenia.wroclaw.sa.gov.pl/details/\\$N/15500000000503_I_ACa_000128_2014_Uz_2014-04-01_001](http://orzeczenia.wroclaw.sa.gov.pl/details/$N/15500000000503_I_ACa_000128_2014_Uz_2014-04-01_001) (10.06.2018).
- Orzeczenie (2017). Orzeczenie Sądu Najwyższego z 5.01.2017 r., I CSK 444/16. Pobrane z: <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia3/i%20csk%20444-16.pdf> (10.06.2018).
- Postanowienie (2014). Postanowienie Sądu Najwyższego z 27.06.2014 r., III CZP, Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Cywilna z 2014, nr 12, poz. 124.
- Postanowienie (2017). Postanowienie Sądu Najwyższego z 21.04.2017 r., I CSK 472/16. Pobrane z: http://www.sn.pl/sprawy/SiteAssets/Lists/Zagadnienia_prawne/NewForm/III-CZP-0060_17_p.pdf (30.05.2018).
- Rozporządzenie (1997). Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z 9.10.1997 r., Dz.Urz. WE 1997 L 285/1, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11.05.2002 r., Dz.Urz. WE 2002 L 140/2, w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną.
- Rozporządzenie (2007). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1371/2007 z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Dz.Urz. UE 2007 L 315/14.

- Rozporządzenie (2009). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z 23.04.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków. Dz.Urz. UE 2009 L 131/24.
- Rozporządzenie (2010). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z 24.11.2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 r. Dz.Urz. UE 2010 L 334/1.
- Rozporządzenie (2011). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z 16.02.2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004. Dz.Urz. UE 2011 L 55/1.
- Uchwała (2018). Uchwała składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z 27.03.2018 r., III CZP 60/17. Pobrane z: http://www.sn.pl/orzecznictwo/SitePages/Najnowsze_orzeczenia.aspx?ItemSID=981-16544171-be1b-4089-b74b-413997467af2&List-Name=Zagadnienia_prawne (30.05.2018).
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. z 2018 r., poz. 1025.
- Ustawa (1984). Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe. Dz.U. z 2017 r., poz. 1983.
- Ustawa (2001). Ustawa z 18.09.2001 r. Kodeks morski. Dz.U. z 2016 r., poz. 66 z późn. zm.
- Ustawa (2002). Ustawa z 3.07.2002 r. Prawo lotnicze. Dz.U. z 2017 r., poz. 959 ze zm.
- Wyrok (2013). Wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z 17.09.2013 r., I ACa 840/13. Pobrane z: <https://www.saos.org.pl/judgments/content/303866.html> (10.06.2018).
- Wyrok (2016). Wyrok Sądu Najwyższego z 9.08.2016 r., II CSK 719/15. Pobrane z: <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/Orzeczenia3/II%20CSK%20719-15-1.pdf> (10.06.2018).
- Wyrok (2017). Wyrok Sądu Najwyższego z 10.02.2017 r., V CSK 291/16. Pobrane z: <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia3/v%20csk%20291-16-1.pdf> (10.06.2018).

SERIOUS AND PERMANENT DAMAGE TO THE PASSENGER'S HEALTH AND THE POSSIBILITY OF CLAIMING COMPENSATION FOR THE NON-MATERIAL DAMAGE SUFFERED BY THE PERSONS CLOSEST TO THEM

ABSTRACT

The authors consider the possibility of claiming compensation for the infringement of personal rights in the form of proper family relationships by the persons closest to the passenger who has suffered serious bodily injury. The possibility to demand such compensation was allowed by the Supreme Court in its ruling of 27 March 2018, which was based on the facts not related to the carriage, but with reference to the provisions on tort, which may concern the liability of the carrier for the health of the passenger (in the absence of a special provision in domestic law concerning this liability). The authors are critical of the position of the Supreme Court. They indicate that there is a risk that it may be applied to the liability of the carrier based only on the provisions of the Civil Code (Act of 23.4.1964 – Civil Code, i.e. Journal of Laws of 2018, item 1025) related to tort. In their view, this should not be the case in situations where liability is based on the provisions of international conventions and EU regulations which govern the liability of a carrier for personal injury as a contractual liability. The authors, pointing to the inadequacy of the position of the Supreme Court with regard to the liability of the carrier, call for its regulation in the internal law, as in the case of international conventions.

KEYWORDS

carrier's liability, compensation, rights of the persons closest to the injured passenger

Translated by Krzysztof Wesolowski

