

FUNKCJA DOWODOWA LISTU PRZEWOSZOWEGO W LĄDOWYM TRANSPORCIE TOWARÓW

DATA PRZESŁANIA: 15.11.2017, DATA AKCEPTACJI: 03.04.2018, KODY JEL: K12, K22

Konrad Garnowski

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin
e-mail: konrad.garnowski@wzieu.pl

STRESZCZENIE

W artykule omówiono problematykę funkcji dowodowej listu przewozowego na gruncie prawa krajowego, konwencji CMR i konwencji CIM. Autor przedstawia różnice pomiędzy uregulowaniami zawartymi w poszczególnych aktach, dochodząc do wniosku, że najbardziej klarowne i zrównoważone są regulacje zawarte w konwencji CMR. Wynika to z faktu, że akt ten jasno określa rolę dowodową listu przewozowego oraz jego relacje wobec innych dowodów, zachowując jednak niezbędną elastyczność. W przypadku konwencji CIM wątpliwości może budzić daleko idące uprzywilejowanie przewoźnika, które stawia go w pozycji zdecydowanie korzystniejszej niż nadawcę, co prowadzi do naruszenia równowagi pomiędzy stronami umowy przewozu. W odniesieniu natomiast do regulacji zawartych w prawie krajowym wartość dowodowa listu przewozowego nie jest precyzyjnie określona, w szczególności nie sposób ocenić jego relacji do innych dowodów, co uzasadnia potrzebę nowelizacji Prawa przewozowego w tym zakresie.

SŁOWA KLUCZOWE

prawo przewozowe, konwencja CMR, konwencja CIM, list przewozowy

WPROWADZENIE

Konieczność sporządzania dokumentów przewozowych łączy się nierozzerwalnie ze specyfiką umowy przewozu jako umowy na rzecz osoby trzeciej. Z perspektywy historycznej impulsem dla ukształtowania się praktyki ich sporządzania był niewątpliwie rozwój produkcji towarowej i wzrost zapotrzebowania na przemieszczanie towarów na rozległym geograficznie obszarze. Rodowód listu przewozowego jako najważniejszego z dokumentów przewozowych wywodzi się ze zwykłego listu, który nadawca przesyłki adresował do odbiorcy. Dokument ten towarzyszył przesyłce w formie opisowej, przedstawiając informacje o towarze i warunkach przewozu (Górski, 1959, s. 30). W tym kontekście na pierwszy plan wysuwała się informacyjna funkcja listu przewozowego. Na tym etapie praktyka sporządzania listu przewozowego stanowiła jednak wyłącznie odpowiedź na zapotrzebowanie obrotu gospodarczego i nie była ograniczona żadnymi

ramami prawnymi, co skutkowało dużą dowolnością co do treści dokumentu. Otwarta forma listu przewozowego zaczęła jednak spełniać także inną funkcję. Zamieszczone w liście przewozowym informacje dotyczące warunków przewozu i stanu przesyłki oraz fakt przyjęcia jej wraz z listem przewozowym stwarzały bowiem domniemanie, że treść listu przewozowego odpowiada rzeczywistemu stanowi rzeczy, co stanowiło przejaw ukształtowania się funkcji dowodowej.

Należy przy tym zwrócić uwagę na zróżnicowanie znaczenia listu przewozowego w zależności od charakteru, jaki przypisywano umowie przewozu. Początkowo umowa przewozu traktowana była jako umowa formalna, dla której zawarcia wystawienie listu przewozowego było obowiązkowe (por. Sośniak, 1974, s. 63 i n). Z drugiej strony ewolucja umowy przewozu i uznanie jej w niemal wszystkich gałęziach transportu za umowę nieposiadającą charakteru formalnego skutkowało pozbawieniem listu przewozowego charakteru konstytutywnego. Pomimo daleko idącego odformalizowania wymogów dotyczących umowy list przewozowy nie utracił jednak na znaczeniu, a zmienił się jedynie charakter tego dokumentu. Współcześnie wyróżnia się jego cztery podstawowe funkcje: dowodową, legitymacyjną, instrukcyjną i informacyjną (Górski, 1959, s. 69; por. jednak: Wesołowski, 2013, s. 210). Uregulowania przyjęte w poszczególnych aktach są zróżnicowane i w zależności od przyjętych rozwiązań prowadzą do wyeksponowania różnych funkcji, niemniej w każdym przypadku wyraźnie zarysowana jest funkcja dowodowa.

Celem niniejszego artykułu jest przeprowadzenie analizy funkcji dowodowej listu przewozowego w kontekście uregulowań obowiązujących w polskim prawie wewnętrznym, a także w konwencjach międzynarodowych regulujących transport drogowy i kolejowy. Ponadto w podjęto próbę oceny wartości dowodowej listu przewozowego w świetle poszczególnych aktów oraz udzielenia odpowiedzi na pytanie o potrzebę wprowadzenia zmian w obowiązujących regulacjach krajowych.

WARTOŚĆ DOWODOWA LISTU PRZEWOSOWEGO W ŚWIELE PRAWA KRAJOWEGO

Rozpatrując kwestie związane z listem przewozowym na gruncie prawa krajowego, należy odwołać się do ustawy Prawo przewozowe (Ustawa, 1984), a ze względu na odesłanie zawarte w art. 90 tego aktu, także do Kodeksu cywilnego (Ustawa, 1964). Artykuł 780 § 1 Kodeksu cywilnego przewiduje obowiązek wystawienia przez wysyłającego na żądanie przewoźnika listu przewozowego zawierającego dane wymienione w art. 779 oraz wszelkie inne istotne postanowienia umowy. Regulacja ta sugeruje, po pierwsze, że list przewozowy pochodzi od nadawcy, co stanowi reminiscencję historycznego ukształtowania tej instytucji. Po drugie, uzasadnia pogląd, że list przewozowy nie tylko nie stanowi dokumentu konstytutywnego, ale nie jest on także dokumentem obligatoryjnym, skoro jego wystawienie następuje dopiero na żądanie przewoźnika (por. Stec, 2005, s. 144). Potwierdza to także art. 38 ust. 1 Prawa przewozowego, wprost dopuszczający w niektórych sytuacjach możliwość dostarczenia informacji w inny sposób niż za pomocą listu przewozowego.

Funkcja dowodowa listu przewozowego ma znaczenie przede wszystkim w dwóch płaszczyznach: stanowi on dowód zawarcia umowy i jej warunków, ale także dowód przyjęcia przesyłki i jej stanu (Stec, 2005, s. 150). Pierwsza sfera jest naturalną konsekwencją typowej sekwencji wydarzeń, obejmującej zawarcie umowy przewozu, a następnie wydanie towaru wraz z listem przewozowym (Dąbrowski w: Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2014, s. 161; Kolarski, 2002, s. 72). W dokumencie tym znajdują

odzwierciedlenie warunki przewozu ustalone przez strony i uzewnętrznione pierwotnie w treści umowy. Nie można jednak z góry wykluczyć sytuacji, w której list przewozowy jest sporządzony jeszcze przed zawarciem umowy, na przykład kiedy strony ustaliły czas oraz miejsce odbioru i przeznaczenia, ale nie uzgodniono należnego wynagrodzenia, stanowiącego *essentialia negotii* umowy. W każdym przypadku istotnego znaczenia nabiera ostatecznie funkcja dowodowa, wyartykułowana w art. 47 ust. 3 Prawa przewozowego, zgodnie z którym list przewozowy potwierdzony przez przewoźnika jest dowodem zawarcia umowy przewozu. Wobec braku ustawowego wymogu zachowania formy szczególnej dla umowy przewozu (Dąbrowski w: Ambrożuk i in., 2014, s. 161) list przewozowy stanowi często główny dokument, na podstawie którego następuje odtworzenie informacji o warunkach przewozu, a niekiedy jest on nawet jedynym materialnym przejawem zawarcia umowy. Należy jednak zastrzec, że jego przydatność dla ustalenia treści umowy może być częściowo ograniczona lub wręcz wyłączona choćby z tego względu, że w praktyce nie wszystkie jej elementy znajdują w nim odzwierciedlenie, a co więcej, może on w ogóle nie powstać w ramach konkretnego przewozu.

W razie sporządzenia listu przewozowego możliwe jest powstanie rozbieżności pomiędzy treścią umowy a treścią listu przewozowego. Jeśli znajdują się w nim wzmianki sprzeczne z treścią umowy, należy ocenić charakter rozbieżności, w tym w szczególności rozstrzygnąć, czy były one zamierzone, a jeśli tak, to czy prowadzą do zmiany umowy. Trudno w tym przypadku wyprowadzić wnioski natury ogólnej, niemniej można przyjąć, że jeśli list przewozowy został sporządzany przez osoby uprawnione do reprezentacji stron umowy, odmienna treść listu przewozowego, wystawianego już po zawarciu umowy, powinna świadczyć o zmianie jej treści, o ile ma ona charakter intencjonalny. Można wówczas bronić poglądu, że pomimo pierwotnego zawarcia umowy strony dokonują jej zmiany, jednocześnie uzewnętrzniając swoją wolę w treści listu przewozowego. Dla ostatecznego rozstrzygnięcia tej kwestii konieczne będzie jednak każdorazowe ustalenie uprawnienia danej osoby do reprezentacji strony umowy, ale przede wszystkim jej zamiaru (por. jednak: Wesołowski, 2013, s. 172). Pomimo ewentualnego dokonania takiej zmiany list przewozowy nie traci jednak wartości dowodowej, bowiem w dalszym ciągu umożliwia ustalenie treści umowy przewozu, choć przy uwzględnieniu wprowadzonych modyfikacji¹.

Kwestię listu przewozowego jako dowodu przyjęcia przesyłki i jej stanu należy rozpatrywać odmiennie. O ile poprzednio omawiane wzmianki odnosiły się do zagadnień prawnych, o tyle te związane z przesyłką dotyczą ściśle stanu faktycznego. Co istotne, w tym przypadku wzmianki zawarte w liście przewozowym, a pochodzące od nadawcy, mogą zostać w łatwy sposób zakwestionowane przez przewoźnika, któremu art. 48 ust. 1 Prawa przewozowego wprost przyznaje między innymi prawo do sprawdzenia stanu przesyłki i umieszczenia w liście przewozowym wyników tego sprawdzenia. Niewątpliwie osłabia to wartość listu przewozowego, chyba że dojdzie do powstania domniemania z art. 781 § 2 k.c., zgodnie z którym w razie przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń domniemywa się, iż znajdowała się w należyтым stanie. Charakter prawny tego domniemania nie jest jednak postrzegany jednolicie. Z jednej strony twierdzi się bowiem, że jest to domniemanie faktyczne (Górski, 1959, s. 79), choć pogląd ten wyrażono pierwotnie jeszcze na gruncie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 27 czerwca 1934 roku – Kodeks handlowy, który nie zawierał przepisu analogicznego do art. 781 § 2 k.c. Stanowisko takie było jednak prezentowane także po

¹ Innym istotnym zagadnieniem jest kwestia charakteru wzmianek zawartych w liście przewozowym i rozstrzygnięcie, czy mają one charakter oświadczeń woli czy oświadczeń wiedzy, jednak ograniczone ramy artykułu nie pozwalają na przeprowadzenie analizy tej problematyki.

wejściu w życie Kodeksu cywilnego (Górski, 1972, s. 209). W jeszcze późniejszym okresie wyrażono z kolei pogląd, że jest to domniemanie prawne (np. Stec, 2005, s. 144). To drugie stanowisko jest niewątpliwie w pełni uzasadnione. Domniemanie faktyczne jest bowiem w istocie środkiem przewidzianym w art. 231 k.p.c., pozwalającym ustalić określony element stanu faktycznego, konstruowanym z uwzględnieniem reguł z art. 233 § 1 k.p.c. (Wyrok, 2015, por także: Postanowienie, 1973; Wyrok, 1977; Postanowienie 2001). Istotą domniemania faktycznego jest przyjęcie wniosku o istnieniu danego faktu na podstawie wiedzy o istnieniu innego faktu (Radwański, Zieliński w: Safjan, 2012, s. 463). Kategorię tę odróżnia się od domniemań prawnych, które wynikają z przepisów prawa, a na skutek ich obowiązywania dochodzi do zmiany w rozkładzie ciężaru dowodu (Postanowienie, 2014). Mając zatem na uwadze, że przedmiotowe domniemanie dotyczące należytego stanu przesyłki wynika obecnie wprost z ustawy, należy mu przyznać charakter domniemania prawnego, które można jednak obalić przez przeprowadzenie dowodu przeciwnego.

Niezależnie od dwóch powyższych aspektów list przewozowy może być także potraktowany jako dowód wykonania umowy. Nie wynika to wprawdzie z żadnego przepisu, niemniej jednak dopuszczalność pełnienia takiej roli nie powinna budzić wątpliwości (Górski, 1959, s. 76; Szanciło, 2013, s. 88). Dotyczy to przede wszystkim potwierdzenia dostarczenia przesyłki zgodnie z umową i jej przyjęcia przez odbiorcę, ale może także odnosić się do użytego środka transportu lub przyjęcia określonej ilości towaru do przewozu. W tym ujęciu wartość dowodowa listu przewozowego nie różni się od jakiegokolwiek innego dokumentu, skoro opisane powyżej okoliczności nie mieszczą się w zakresie żadnego z domniemań prawnych związanych z listem przewozowym (por. Stec, 2005, s. 144), choć z drugiej strony mogą być podstawą do sformułowania domniemania faktycznego. Sytuacja ta nie powinna być jednak oceniana negatywnie, ponieważ nie ma podstaw, aby list przewozowy traktować w tym przypadku odmiennie niż inne dokumenty.

Odrębną kwestią są relacje występujące między listem przewozowym a pozostałymi dokumentami powstającymi w związku z zawarciem i wykonaniem umowy przewozu. Regulacje ustawowe odnoszą się tylko do tego pierwszego dokumentu, co stanowi pozostałość po jego konstytutywnej funkcji. Obecne brzmienie Prawa przewozowego stanowi efekt zmian wprowadzonych w związku ze wspomnianym już przyznaniem umowie przewozu charakteru umowy konsensualnej. Jej realny i formalny charakter wynikał z uchylonego 21 stycznia 1995 roku przepisu art. 47 ust. 1, zgodnie z którym sporządzenie listu miało znaczenie konstytutywne (por. szerzej: Dąbrowski w: Ambrożuk i in., 2014, s. 188). Wraz z pozbawieniem umowy takiego charakteru zmianie uległy również funkcje listu przewozowego, który dotychczas stanowił niejako podstawę zawarcia umowy, a po nowelizacji przekształcił się jedynie w jej dowód, choć bez doprecyzowania wartości tego dowodu i relacji wobec innych dowodów. Tym samym wszelkie inne dokumenty sporządzone w ramach przewozu również będą mogły stanowić dowód w takim samym zakresie, jak list przewozowy. Pomimo zatem wyeksponowania przez ustawodawcę funkcji dowodowej listu przewozowego, poza zakresem objętym domniemaniem wynikającym z art. 781 § 2 k.c., w przypadku zachowania formy pisemnej lub elektronicznej stanowi on wyłącznie dokument prywatny w rozumieniu art. 245 k.p.c., potwierdzający fakt złożenia oświadczenia o określonej treści (Jaworski, 2012, s. 86).

Powstaje jednak pytanie o zasadność utrzymywania aktualnego rozwiązania. Charakter dowodu potwierdzającego zawarcie umowy przewozu, jej wykonanie oraz stan przesyłki posiadałby on przecież nawet w przypadku braku przywołanego przepisu. Nie będą miały tu praktycznego znaczenia wymogi dotyczące obowiązkowych elementów listu przewozowego (art. 38 ust. 2 Prawa przewo-

wego), ponieważ nawet przy akceptacji poglądu, że ich niespełnienie będzie skutkowało brakiem możliwości uznania dokumentu za list przewozowy (Dąbrowski w: Ambrożuk i in., 2014, s. 166; Górski, 1959, s. 30) w dalszym ciągu dokument ten może zostać uznany za inny dokument prywatny zgodnie z przywołanym art. 245 k.p.c. Wątpliwości te potęguje także okoliczność, że w myśl art. 47 ust. 3 Prawa przewozowego za dowód zawarcia umowy przewozu uważa się tylko list przewozowy potwierdzony przez przewoźnika. Nie jest natomiast jasne, jaką wartość miałby dokument przez niego niepotwierdzony, przy czym również w tym przypadku nie sposób odmówić mu waloru dokumentu prywatnego, choć w płaszczyźnie czysto dowodowej jego moc będzie zupełnie inna. W kontekście braku jakiegokolwiek zróżnicowania wartości listu przewozowego w odniesieniu do pozostałych dowodów (np. przez objęcie go jakiegoś rodzaju domniemaniem albo wręcz przeciwnie – przez osłabienie jego roli dowodowej) regulacje te nie zmieniają w żaden sposób istniejącego stanu rzeczy, a mogą wprowadzać w błąd co do relacji pomiędzy listem przewozowym a innymi dowodami.

WARTOŚĆ DOWODOWA LISTU PRZEWOSOWEGO W ŚWIELE KONWENCJI CMR

Podobnie jak na gruncie Prawa przewozowego, także w międzynarodowym przewozie drogowym list przewozowy nie ma charakteru konstytutywnego, co wiąże się z konsensualnym charakterem umowy (Dąbrowski w: Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2015, s. 161; Szanciło, 2013, s. 90; Wesołowski, 2013, s. 164; w orzecznictwie wyrażono jednak pogląd odmienny: Wyrok, 2010). Kwestię wartości dowodowej rozstrzyga art. 9 ust. 1 CMR (Konwencja, 1956; zwana dalej konwencją CMR lub CMR) przewidujący, że w przypadku braku przeciwnego dowodu list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika. W angielskiej wersji językowej mowa jest przy tym o dowodzie *prima facie* (*prima facie evidence*), co wskazuje na uznanie go tylko za jeden ze środków udokumentowania umowy (Hill, Messent, Glass, 2000, s. 65), w odróżnieniu np. od sporządzanego w transporcie morskim konosamentu, inkorporującego prawo do rozporządzania towarem (Aikens, Lord, Bools, 2006, s. 106 i n.). Rozwiązanie przyjęte w art. 9 ust. 1 CMR jest niewątpliwie odmienne od konstrukcji wprowadzonej na gruncie Prawa przewozowego. Konwencja CMR nakazuje bowiem traktowanie listu przewozowego jako dowodu tworzącego hipotezę, która musi zostać następnie zweryfikowana w toku dalszych czynności dowodowych (Wesołowski, 2013, s. 194), przy czym możliwe jest również udowodnienie którejś z hipotez konkurencyjnych².

Przedstawiona powyżej cecha wyklucza możliwość przyjęcia, że art. 9 ust. 1 CMR wprowadza formę domniemania prawnego, bowiem w takim przypadku dochodziłoby do zmiany rozkładu ciężaru dowodu, a dopiero wykazanie okoliczności przeciwnych wobec wynikających z domniemania skutkowałoby jego obaleniem. Na gruncie art. 9 ust. 1 CMR list przewozowy niewątpliwie nie jest objęty takim domniemaniem, a mając na uwadze charakter dowodu *prima facie*, przy odtwarzaniu treści umowy konieczne jest dokonywanie analizy szerszej, wykraczającej poza treść listu przewozowego, w celu ustalenia rzeczywistej więzi prawnej istniejącej pomiędzy stronami (Hill i in., 2000, s. 67). Należy jednak pamiętać, że pojęcie dowodu *prima facie* nie funkcjonuje w polskim języku prawnym i stanowi instytucję zaczerpniętą z systemów

² Tytułem przykładu należy wskazać, że Sąd Najwyższy dopuszcza traktowanie jako dowodu przeciwnego tzw. zlecenia przewozowego (Wyrok, 2003).

zagranicznych. Charakter tego dowodu nie jest postrzegany jednolicie, niemniej jednak dominuje pogląd, że stanowi on rodzaj domniemania faktycznego w rozumieniu art. 231 k.p.c., które swoim bardzo pojemnym zakresem obejmuje między innymi wszelkie przypadki dowodów *prima facie* (Radwański, Zieliński w: Safjan, 2012, s. 467). Akceptacja tego stanowiska w odniesieniu do listu przewozowego dodatkowo potwierdza możliwość przeprowadzenia przeciwdowodów, ale jednocześnie w przypadku ich braku przemawiałaby za tym, że nie jest konieczne jakiejkolwiek potwierdzenie okoliczności wynikających z niezakwestionowanego dowodu *prima facie*.

Przy uwzględnieniu szerokiego katalogu danych umieszczanych w liście przewozowym stosownie do art. 6 CMR oraz jego obligatoryjnego charakteru wynikającego pośrednio z art. 4 CMR przydatność dowodowa listu przewozowego powinna być znaczna, choć jest ona ograniczona przez praktykę polegającą na umieszczaniu w liście przewozowym węższego zakresu informacji. W tej sytuacji pojawia się pytanie o wartość dokumentu, co do którego zakres danych został ograniczony do takiego stopnia, że nie zawiera nawet minimalnych elementów, w związku z czym nie może być uznany za list przewozowy. Należałoby wówczas przyjąć, że nie znajduje zastosowania art. 9 ust. 1 CMR, a wszelkie dokumenty sporządzane w związku z przewozem mają równorzędną wartość dowodową, bez uznawania któregośkolwiek za dowód *prima facie*. Rozwiązanie takie wydaje się racjonalne, ponieważ stanowiłoby dla stron umowy czynnik mobilizujący do odpowiedniego udokumentowania przewozu na wstępnym etapie, pod rygorem pozbawienia możliwości skorzystania z ułatwień dowodowych przewidzianych w konwencji CMR.

Należy także zwrócić uwagę, że art. 9 ust. 2 CMR wprowadza rozwiązanie częściowo zbliżone do tego wynikającego z art. 47 ust. 3 Prawa przewozowego w zw. z art. 781 § 2 k.c. Przewiduje mianowicie, iż w przypadku braku uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika wpisanych do listu przewozowego istnieje domniemanie, że towar i jego opakowanie były w dobrym stanie w chwili przyjęcia, a ilość, cechy i numery były zgodne z oświadczeniami zawartymi w liście przewozowym. Przywołana regulacja powinna być analizowana łącznie z art. 8 ust. 2 CMR, nakazującym przewoźnikowi wpisanie i uzasadnienie w liście przewozowym wszelkich zastrzeżeń co do stanu towaru i jego opakowania, przy czym zastrzeżenia te nie będą wiążące dla nadawcy, jeśli wyrażnie ich nie przyjmie. Zestawienie art. 9 ust. 2 i art. 8 ust. 2 CMR rodzi wątpliwość co do tego, czy dla zapobiegnięcia powstaniu domniemania z art. 9 ust. 2 konieczna jest akceptacja zastrzeżeń przez nadawcę stosownie do art. 8 ust. 2. Kwestia ta nie jest postrzegana jednolicie, niemniej jednak dominuje pogląd o braku takiej konieczności (Hill i in., 2000, s. 77; Loewe, 1975, s. 347; Theunis, 1987, s. 53). Podkreśla się bowiem, że skutkiem braku potwierdzenia zastrzeżeń jest jedynie to, że nie są one wiążące dla nadawcy, co pozostaje bez wpływu na istnienie albo brak domniemania z art. 9 ust. 2. Stanowisko to jest niewątpliwie słuszne, przy czym w przekonaniu autora artykułu konsekwencją wpisania zastrzeżeń nieprzyjętych przez nadawcę, poza wskazanym powyżej skutkiem z art. 8 ust. 2, jest także to, że nie dochodzi w ogóle do powstania domniemania z art. 9 ust. 2, o ile zastrzeżenia są uzasadnione (por. także: Wesołowski, 2013, s. 205).

Porównanie całokształtu rozwiązań zawartych w Prawie przewozowym i konwencji CMR wskazuje, że znaczenie dowodowe listu przewozowego na gruncie tych aktów jest zupełnie inne. W prawie krajowym list przewozowy stanowi bowiem „zwykły” dowód zawarcia umowy, który nie cechuje się żadną specyficzną wartością dowodową³. Jak wynika natomiast z powyższych

³ Podobny wniosek można pośrednio wyprowadzić z uzasadnienia (Wyrok, 2006).

uwag dotyczących konwencji CMR, moc dowodowa listu przewozowego w przewozie międzynarodowym została zróżnicowana w stosunku do pozostałych dowodów. Artykuł 9 ust. 1 nie wprowadza wprawdzie domniemania prawnego, a list przewozowy stanowi dowód tylko w razie braku dowodów przeciwnych, ale z drugiej strony nie będą miały do niego zastosowania ograniczenia w zakresie dowodu przeciwko lub ponad osnowę dokumentu. Wynika to ze sposobu sformułowania art. 9 ust. 1 CMR, który w aspekcie procesowym sugeruje odwołanie się do innych dowodów, uznając ustalenie treści umowy na podstawie listu przewozowego za ostateczność. Nie oznacza to jednak, że rola listu przewozowego jako dowodu jest niewielka. Wręcz przeciwnie, pełni on bardzo istotną funkcję w procesie odtwarzania warunków umowy oraz przebiegu jej wykonania i choć praktyka obrotu gospodarczego pokazuje, że umowa przewozu często zawierana jest w formie pisemnej lub dokumentowej, to nie osłabia to funkcji dowodowej listu przewozowego. W dalszym ciągu ma on znaczenie, ponieważ umożliwia potwierdzenie treści samej umowy, a ponadto zawiera niejednokrotnie informacje związane z przebiegiem przewozu i stanem przesyłki, które nie znajdują ze swej istoty odzwierciedlenia w umowie.

WARTOŚĆ DOWODOWA LISTU PRZEWOSOWEGO W ŚWIELE KONWENCJI CIM

Regulacje zawarte w konwencji CIM (Konwencja, 1985, załącznik B; zwana dalej konwencją CIM lub CIM), mającej zastosowanie do międzynarodowego przewozu towarów drogą kolejową są w wielu aspektach zbliżone do regulacji konwencji CMR, a wzajemne oddziaływanie na siebie obydwu tych aktów jest wyraźnie zauważalne (por. Clarke, 2009, s. 4). Funkcja dowodowa listu przewozowego na gruncie konwencji CIM została jednak ukształtowana w sposób częściowo odmienny niż w przypadku przewozów drogowych. Wprawdzie art. 12 § 1 CIM wprowadza ogólną zasadę, zgodnie z którą aż do wskazania dowodu przeciwnego list przewozowy stanowi dowód zawarcia i warunków umowy przewozu oraz przyjęcia towarów przez przewoźnika, niemniej jednak odmiennie niż na gruncie konwencji CMR kolejne jednostki redakcyjne różnicują znaczenie dowodowe tego dokumentu w zależności od tego, czy załadunku dokonywał przewoźnik (§ 2) czy nadawca (§ 3).

W tym pierwszym przypadku list przewozowy stanowi dowód stanu towarów i opakowania lub w razie braku informacji w tym zakresie – dobrego stanu zewnętrznego w chwili przyjęcia towarów przez przewoźnika, a także dokładności innych informacji zawartych w liście przewozowym. W przypadku dokonania załadunku przez nadawcę list przewozowy stanowi dowód *prima facie* w odniesieniu do powyższych okoliczności tylko wówczas, gdy przewoźnik dokonał sprawdzenia towaru i potwierdził zgodność danych w liście przewozowym. Powyższe rozróżnienie stanowi niewątpliwie konsekwencję odmiennego uregulowania sytuacji przewoźnika w zależności od tego, kto dokonuje załadunku. Należy zauważyć, że zasadniczo sprawdzenie przesyłki i zgodności wzmianek w liście przewozowym ze stanem faktycznym stanowi jedynie uprawnienie przewoźnika (art. 11 § 1 CIM), a nie obowiązek, jak miało to miejsce na gruncie art. 8 ust. 1 CMR (Clarke, Yates, 2008, s. 249). Możliwość zażądania przez nadawcę sprawdzenia towaru przez przewoźnika przysługuje wyłącznie w razie dokonania załadunku przez nadawcę (art. 11 § 3), jednak w dalszym ciągu nie jest to obowiązek bezwzględny, a zależny od woli nadawcy, dodatkowo ograniczony możliwościami technicznymi przewoźnika (art. 11 § 3 zd. 2).

Przy uwzględnieniu zróżnicowanego charakteru czynności obejmujących sprawdzenie przesyłki w zależności od tego, czy załadunku dokonuje nadawca, czy przewoźnik, nie dziwi odmiennie ukształtowanie wartości dowodowej listu przewozowego w poszczególnych przypadkach. Znamienna jest jednak okoliczność, że w konsekwencji funkcja dowodowa listu przewozowego uległa jeszcze większemu osłabieniu. W sytuacji dokonania załadunku przez nadawcę możliwość powołania się na list przewozowy jako dowód powstanie tylko wówczas, gdy przewoźnik skorzysta z przyznanego mu uprawnienia (a wyjątkowo obowiązku) sprawdzenia stanu towaru i potwierdzi jego zgodność ze stanem faktycznym. Przydatność listu przewozowego jako dowodu *prima facie* jest zatem przynajmniej częściowo uzależniona od woli przewoźnika, co stawia go w dużo korzystniejszej sytuacji niż na gruncie konwencji CMR. W tym ostatnim przypadku przewoźnik jest bowiem zawsze zobowiązany do sprawdzenia stanu przesyłki, a zaniechanie realizacji tego obowiązku może rodzić dla niego negatywne konsekwencje związane z powstaniem domniemania co do stanu towaru. Taka konstrukcja wymusza podjęcie przez przewoźnika działań w celu zabezpieczenia swojego interesu⁴, jednak przy uwzględnieniu wysokiego miernika staranności właściwego dla profesjonalnego charakteru prowadzonej przez niego działalności jest to w pełni uzasadnione. W przypadku konwencji CIM przewoźnik co do zasady nie jest zobowiązany do sprawdzenia stanu przesyłki i co prawda w razie dokonania załadunku przez nadawcę może zażądać jego sprawdzenia, jednak wymaga to podjęcia odpowiedniej aktywności, a niezależnie od powyższego przewoźnik stosunkowo łatwo może się od tego obowiązku uwolnić, powołując się na brak odpowiednich środków zgodnie z art. 11 § 3 zd. 2 CIM.

Co więcej, zgodnie z art. 12 § 4 konwencji CIM przyjmuje się, że list przewozowy nie stanowi dowodu, jeżeli zawiera uzasadnione zastrzeżenie. Zastrzeżenie to może być spowodowane w szczególności brakiem odpowiednich środków do sprawdzenia faktycznego stanu przesyłki. Wprawdzie treść polskiej wersji językowej sugeruje, że list przewozowy nie stanowi wówczas jakiegokolwiek dowodu, niemniej jednak przy uwzględnieniu wersji angielskojęzycznej należy stwierdzić, że chodzi tu o pozbawienie go jedynie charakteru dowodu *prima facie*. W świetle uwag dotyczących wartości tego rodzaju dowodu oznacza to, że w sytuacji wskazanej w art. 12 § 4 CIM list przewozowy będzie stanowił typowy dowód z dokumentu, nietworzący nawet wstępnej hipotezy. Nie wydaje się jednak, aby kwestia ta miała fundamentalne znaczenie, bowiem zastosowana konstrukcja nawet przy przyznaniu charakteru dowodu *prima facie* prowadzi do uprzywilejowania podmiotu powołującego się na treść listu przewozowego w dużo mniejszym stopniu niż w przypadku istnienia domniemania, jak ma to miejsce chociażby na gruncie art. 9 ust. 2 CMR.

PODSUMOWANIE

Analiza uregulowań dotyczących listu przewozowego na gruncie poszczególnych aktów prawnych prowadzi do wniosku, że przyjęte konstrukcje cechują się pewnymi odmiennosiami, choć z drugiej strony częściowo w sposób podobny kształtują funkcję dowodową tego dokumentu. Za

⁴ Konstrukcja związana z domniemaniem dobrego stanu rzeczy przy jej wydaniu jest zresztą obecna także na gruncie prawa krajowego. Artykuł 675 § 3 k.c. przewiduje bowiem podobne domniemanie w odniesieniu do wydania przedmiotu najmu.

najbardziej klarowne i zrównoważone można uznać rozwiązania wypracowane przez autorów konwencji CMR. Akt ten wprost przyznaje listowi przewozowemu określoną pozycję, nadając mu charakter dowodu *prima facie*, ale przy braku konstytutywnego charakteru listu przewozowego umożliwia także uwzględnienie różnorodności potencjalnych sytuacji, dopuszczając wykazanie okoliczności przeciwnych w stosunku do tych wynikających z dokumentu. Jednocześnie jednak konwencja CMR nakłada na przewoźnika szereg obowiązków, których brak realizacji może skutkować negatywnymi konsekwencjami w razie sporu z nadawcą lub odbiorcą, co wydaje się w pełni uzasadnione w świetle profesjonalnego charakteru działalności przewoźnika.

W przypadku konwencji CIM należy zwrócić uwagę na dużo dalej idące zabezpieczenie interesów przewoźnika i bardziej korzystne dla niego uregulowanie wartości dowodowej listu przewozowego. Prawdopodobną przyczyną takiego stanu rzeczy była silniejsza pozycja przewoźników kolejowych i ich większy udział w kształtowaniu reżimu prawnego obejmującego przewóz kolejowy niż w przypadku przewozów drogowych. Nie ulega jednak wątpliwości, że doprowadziło to do naruszenia równowagi pomiędzy stronami umowy przewozu i przyznania przewoźnikowi wyraźnie uprzywilejowanej pozycji pomimo zawodowego charakteru podejmowanych przez niego czynności. Ten brak równowagi można wprawdzie próbować równoważyć argumentem, że niemal zawsze drugą stroną umowy kolejowego przewozu towarów jest profesjonalista, niemniej jednak w dalszym ciągu dysproporcja ta nie wydaje się do końca uzasadniona.

Z perspektywy ukształtowania pozycji stron podobnie jak konwencję CMR można byłoby ocenić prawo krajowe, jednak należy pamiętać, że w świetle przepisów Prawa przewozowego list przewozowy nie stanowi dowodu *prima facie*. Część obecnych regulacji wprowadzonych na skutek utraty przez umowę przewozu charakteru formalnego można byłoby uznać za zbędną. Prawo przewozowe przewiduje, że list przewozowy stanowi jedynie dowód zawarcia umowy przewozu, ale poza zakresem objętym domniemaniem dotyczącym stanu przesyłki nie precyzuje w żaden sposób znaczenia tego dowodu i nie nadaje mu odmiennego charakteru w porównaniu z innymi dowodami. W związku z tym przy uwzględnieniu szczególnej roli pełnionej przez list przewozowy wskazane byłoby wprowadzenie zmian w zakresie jego znaczenia dowodowego, w szczególności przez doprecyzowanie relacji do innych dokumentów powstających w związku z umową przewozu.

LITERATURA

- Aikens, R., Lord, R., Bools, M.D. (2006). *Bills of lading*. London: Informa.
- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2014). *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2015). *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR): komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Clarke, M.A., Yates, D. (2008). *Contracts of carriage by land and air*. London: Informa.
- Clarke, M.A. (2009). *International carriage of goods by road: CMR*. London: Informa.
- Górski, W. (1959). *List przewozowy*. Poznań: Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.
- Górski, W. (1972). *Umowa przewozu*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.
- 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.
- Jaworski, A. (2012). *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: LexisNexis.
- Kolarski, A. (2002). *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Kodeks.

- Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie 19.05.1956. Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238, z późn. zm.
- Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9.05.1980. Dz.U. 1985, nr 34, poz. 158 – Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami.
- Loewe, R. (1975). *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Genewa: ETL, nr 11.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z 30.11.1973. III CRN 277/33. OSN 1974, nr 10, poz. 173.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z 21.06.2001. IV CZ 58/01. OSN 2002, nr 2, poz. 24.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z 21.05.2014. II CSK 499/13. Legalis.
- Safjan, M., Radwanski, Z. (2012). *System prawa prywatnego*. T. 1: *Prawo cywilne – część ogólna*. Warszawa: C.H. Beck.
- Sośniak, M. (1974). *Prawo przewozu lądowego*. Warszawa: PWN.
- Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Kraków: Zakamycze.
- Szanciło, T. (2013). *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*. Warszawa: C.H. Beck.
- Theunis, J. (1987). *International carriage of goods by road (CMR)*. London–New York: Lloyd's of London Press.
- Ustawa z 23.04.1964 – Kodeks cywilny. Dz.U. 1964, nr 16, poz. 93.
- Ustawa z 17.11.1964 – Kodeks postępowania cywilnego. Dz.U. 1964, nr 43, poz. 296.
- Ustawa z 15.11.1984 – Prawo przewozowe. Dz.U. 1984, nr 53, poz. 272.
- Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 9.12.2010. I GSK 493/09. Legalis.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z 28.04.2015. I ACa 1551/14. Legalis.
- Wyrok Sądu Najwyższego z 22.04.1977. I CR 125/77, OSP 1979, nr 2, poz. 25.
- Wyrok Sądu Najwyższego z 3.09.2003. II CKN 415/01. Legalis.
- Wyrok Sądu Najwyższego z 26.01.2006. V CSK 59/05. Legalis nr 208533.

EVIDENTIARY VALUE OF THE CONSIGNMENT NOTE IN THE LAND TRANSPORT OF GOODS

ABSTRACT

The article deals with the issue of evidentiary value of consignment note in the light of Polish domestic law, CMR Convention and CIM Convention. The author presents the differences between the regulations of particular acts, stating that the provisions of CMR Convention are the most clear and balanced ones. This is a consequence of the fact that this act clearly defines the role of consignment note and its relation to the other proofs, maintaining necessary flexibility at the same time. The regulations of CIM Convention may raise some doubts regarding the far-reaching preference of the carrier, which places him in much more advantageous position than the sender and leads to the violation of the balance between the parties to the contract of carriage. In case of Polish transport law the evidentiary value of the consignment note is not precisely regulated. In particular it is not possible to determine its relation to the others proofs, which justifies the need of the amendments of the act in this regard.

KEYWORDS

transport law, CMR Convention, CIM Convention, consignment note

Translated by Konrad Garnowski