

## 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 nienałytyym 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 niepobranem 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 zaspokoiliła 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 przyjrzymy 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.
- Szancilo, 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*