

Rola związku przyczynowego w zakresie odpowiedzialności przewoźnika za szkody w przesyłce

The role of a causal link in carrier liability for damage to a consignment

Роль причинно-следственной связи в ответственности перевозчика за повреждение посылки

Роль причинного зв'язку у відповідальності перевізника за пошкодження вантажу

KRZYSZTOF WESOŁOWSKI

Dr hab., prof. Uniwersytetu Szczecińskiego

e-mail: krzysztof.wesolowski@usz.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0002-4427-317X>

Streszczenie: W artykule wskazano, że związek przyczynowy pomiędzy zdarzeniem sprawczym a szkodą nie stanowi, co do zasady, okoliczności prawnie relewantnej na gruncie przepisów regulujących odpowiedzialność przewoźnika za szkody w substancji przesyłki. Przesłanka odpowiedzialności w postaci związku przyczynowego zastąpiona została związkiem normatywnym, jakim jest związek czasowy z przewozem. Związek przyczynowy jest natomiast przesłanką odpowiedzialności przewoźnika, obok związku czasowego z przewozem, w sytuacji, gdy osoba uprawniona dąży do uzyskania pełnego odszkodowania za poniesioną szkodę poprzez udowodnienie, że szkoda jest skutkiem winy kwalifikowanej przewoźnika. To samo dotyczy sytuacji, gdy dochodzone jest odszkodowanie za szkodę będącą następstwem utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki na podstawie tzw. deklaracji szczególnego interesu w dostawie. W artykule omówiono też specyficzne ujęcie problemu związku przyczynowego w procesie uwalniania się przewoźnika od odpowiedzialności przez wykazanie, że szkoda wynika wskutek jednej z przyczyn zwalniających. Wskazano m.in. na odmienne od powszechnie obowiązujących reguły w zakresie przekonywalności co do zaistnienia związku przyczynowego, w sytuacji powoływania się przez przewoźnika na tzw. przyczyny zwalniające uprzywilejowane.

Słowa kluczowe: odpowiedzialność przewoźnika, szkoda w przesyłce, związek przyczynowy, związek czasowy z przewozem

Summary: The article indicates that the causal link between the causative event and the damage is not, as a rule, a legally relevant circumstance under the provisions governing the carrier's liability for damage to the substance of the consignment. The prerequisite for liability in the form of a causal link has been replaced by a normative link, which is the temporal link with the carriage. Causal link, on the other hand, is a prerequisite for the carrier's liability, in addition to the temporal link with the carriage, when the right holder seeks full compensation for the damage suffered by proving that the damage is the result of the carrier's intentional fault. The same applies when compensation is sought for damage resulting from loss, shortage or destruction of a consignment on the basis of the so-called declaration of special interest in delivery. The article also discusses the specific treatment of the causal link problem in the process of exonerating the carrier from liability by proving that the damage was caused by one of the exonerating causes. Among other things, it points out the rules, different from those generally applicable, concerning the convincingness of the existence of a causal link when the carrier invokes the so-called privileged exonerating causes.

Key words: carrier liability, damage to the consignment, causal link, temporal link with the carriage

Резюме: В статье отмечается, что причинно-следственная связь между событием, вызвавшим повреждение посылки, и повреждением, как правило, не является юридически значимым обстоятельством в рамках положений, регулирующих ответственность перевозчика за повреждение (порчу) груза. Предпосылка ответственности в виде причинной связи была заменена нормативной, которой является временная связь с доставкой. Причинная связь является предпосылкой ответственности перевозчика наряду с временной связью с доставкой, когда правомочное лицо требует полного возмещения ущерба, доказывая, что ущерб является результатом намеренной вины перевозчика. То же самое относится к случаям, когда требуется возмещение ущерба в результате утраты, недостачи или повреждения (порчи) груза на основании так называемого заявления специальной заинтересованности в доставке. В статье также рассматривается вопрос об особом подходе к проблеме причинной связи в процессе освобождения перевозчика от ответственности путем доказательства того, что ущерб возник в результате одной из освобождающих от ответственности причин. В частности, указываются отличия от общеприменимых правила, касающиеся существования причинно-следственной связи, когда перевозчик ссылается на так называемые специальные причины освобождения от ответственности.

Ключевые слова: ответственность перевозчика, повреждение груза, причинная связь, временная связь с доставкой

Резюме: У статті зазначається, що причинний зв'язок між подією і шкодою, як правило, не є юридично значущою обставиною за нормами, що регулюють відповідальність перевізника за пошкодження речовини вантажу. Передумова відповідальності у вигляді причинного зв'язку була замінена на нормативний зв'язок, який полягає у часовому зв'язку з перевезенням. Причинний зв'язок тепер є передумовою відповідальності перевізника, крім часового зв'язку з перевезенням, коли уповноважена особа вимагає повної компенсації за понесені збитки, доводячи, що збитки є результатом кваліфікованої вини перевізника. Те ж саме стосується випадків, коли компенсація вимагається за шкоду, спричинену втратою, знеціненням або пошкодженням вантажу на підставі так званої декларації про особливу зацікавленість у доставці вантажу. У статті також обговорюється специфічний підхід до проблеми причинного зв'язку в процесі звільнення перевізника від відповідальності шляхом доведення того, що шкода виникла внаслідок однієї з причин, що звільняють від відповідальності. У статті, серед іншого, вказується на відмінні від загальноприйнятих правила, що стосуються переконливості існування причинного зв'язку у випадку, коли перевізник посилається на так звані привілейовані причини, що звільняють від відповідальності.

Ключові слова: відповідальність перевізника, пошкодження вантажу, причинний зв'язок, часовий зв'язок з перевезом

Uwagi wprowadzające

Związek przyczynowy pomiędzy zdarzeniem sprawczym, z którym ustawa wiąże obowiązek naprawienia szkody, a szkodą jest – obok tego zdarzenia i szkody (a w przypadku odpowiedzialności opartej na zasadzie winy – także winy) – jedną z przesłanek odpowiedzialności dłużnika, niezależnie od tego, czy odpowiedzialność wynika z czynu niedozwolonego, czy też z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania¹. Wydawałoby się zatem, że związek przyczynowy pomiędzy

¹ Por. T. Dybowski, w: *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 1. *Prawo zobowiązań – część ogólna*, Wrocław 1981, s. 197 i nn.; A. Ohanowicz, w: A. Ohanowicz, J. Górski, *Zarys prawa zobowiązań*, Warszawa 1970, s. 46; M. Kaliński, w: *System Prawa Prywatnego*, t. 6. *Prawo zobowiązań – część ogólna*,

zdarzeniem sprawczym a szkodą stanowi także w każdej sytuacji przesłankę odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika – tak jak ma to miejsce w innych przypadkach odpowiedzialności odszkodowawczej.

Bliższa analiza sposobu unormowania odpowiedzialności przewoźnika za szkody zaistniałe bezpośrednio w przesyłce (zwanej też w przepisach przewozowych ładunkiem, towarem lub rzeczą), zawartego zarówno w konwencjach międzynarodowych regulujących umowę przewozu w poszczególnych gałęziach transportu², jak i w krajowych przepisach ustawy – Prawo przewozowe³ czy Kodeksu morskiego⁴, rodzi jednak pewne wątpliwości. Akcent położony jest tu bowiem nie na przyczynę szkody, ale na jej postać (tj. utrata, zwana też zaginięciem, ubytek, zwany też częściową utratą lub częściowym zaginięciem, uszkodzenie) oraz okoliczność, że szkoda ta zaistniała w ściśle określonym czasie, tj. w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a wydaniem jej odbiorcy⁵. Ta ostatnia okoliczność określana jest w literaturze przedmiotu mianem „związku czasowego z przewozem”⁶.

Nasuwa się w związku z tym pytanie, czy związek czasowy z przewozem stanowi dodatkową przesłankę odpowiedzialności obok tradycyjnie ujmowanych przesłanek,

red. A. Olejniczak, Warszawa 2023, s. 141 i nn.; Z. Radwański, A. Olejniczak, J. Grykiel, *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2022, s. 90–91.

² Chodzi o następujące konwencje wiążące Polskę: Konwencję międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisaną w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258) zmienioną Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 23 lutego 1968 r. (Dz. U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48), zwaną regułami hasko-visbijskimi lub RHV; Konwencję o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49 z późn. zm.), zwaną konwencją warszawską; Konwencję o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzoną w Montrealu 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235 z późn. zm.), zwaną konwencją montrealską; Konwencję o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 z późn. zm.); Konwencję o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzoną w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 z późn. zm. wraz z załącznikiem CIM, regulującym umowę przewozu towarów koleją, dalej: RU/CIM).

³ Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 8 z późn. zm.

⁴ Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1309 (dalej: K.m.).

⁵ Zob. np. art. 165 § 1 K.m., art. 65 ust. 1 Prawa przewozowego, art. 23 § 1 RU/CIM, art. 17 ust. 1 CMR oraz art. 18 ust. 1 konwencji montrealskiej.

⁶ Zob. bliżej K. Wesołowski, *Związek czasowy z przewozem jako szczególna przesłanka odpowiedzialności przewoźnika za szkody w przesyłce*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Prace Wydziału Transportu i Łączności 1994, nr 5, s. 25–34. Zob. też T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013, s. 228; D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2011, s. 92–93.

w tym związku przyczynowego, jak to jest z reguły ujmowane w literaturze przedmiotu⁷, czy też zastępuje przesłankę związku przyczynowego. Odpowiedź na to pytanie stanowi cel niniejszego artykułu. Kwestia musi być rozważona w odniesieniu do szkody w samej substancji przesyłki (utrata, ubytku, uszkodzenia) oraz do dalszych majątkowych następstw takiej szkody.

Niezależnie od powyższego, celem artykułu jest wskazanie na potrzebę nieco innego ujmowania związku przyczynowego w sytuacji, gdy przewoźnik powołuje się na jedną z okoliczności zwalniających od odpowiedzialności. Chodzi tu zarówno o kwestie stopnia przekonywalności co do zaistnienia związku przyczynowego pomiędzy przyczyną zwalniającą przewoźnika od odpowiedzialności a szkodą, jak i o rezygnację z selekcjonujących koncepcji związku przyczynowego.

Podczas przygotowania opracowania posłużono się metodą językowo-dogmatyczną i prawnoporównawczą.

1. Związek przyczynowy w odniesieniu do szkód zaistniałych bezpośrednio w przesyłce

W związku ze wskazanym wyżej sposobem unormowania przesłanek odpowiedzialności przewoźnika z tytułu szkód zaistniałych bezpośrednio w przesyłce, na osobie uprawnionej do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tego tytułu (nadawcy lub odbiorcy) nie spoczywa ciężar udowodnienia konkretnej przyczyny szkody. Istotne jest to, aby udowodniła ona – posiłkując się stosownymi domniemaniami dotyczącymi stanu przesyłki w momencie nadania do przewozu (art. 781 § 2 Kodeksu cywilnego w zw. z art. 90 Prawa przewozowego, art. 131 § 2 K.m., art. 9 ust. 2 CMR, art. 12 § 2 i 3 RU/CIM, art. 3 ust. 4 RHV, art. 11 ust. 2 konwencji montrealskiej), że szkoda powstała w czasie przewozu. Przewoźnik ponosi zatem odpowiedzialność za stan przesyłki także wówczas, gdy przyczyna szkody nie zostanie wyjaśniona⁸.

Regulacja taka jest w pełni zrozumiała, zważywszy na to, że osoba uprawniona nie towarzyszy przesyłce w czasie przewozu. Nie ma zatem z reguły możliwości ustalenia przyczyny szkody bezpośrednio po jej zaistnieniu. Jednoznaczne udowodnienie przyczyny szkody *post factum* z reguły nie jest możliwe. W przypadku wykonania

⁷ Tak np. A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2002, s. 101; T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa...*, s. 228.

⁸ R. Rodière (*The Convention on Road Transport*, European Transport Law 1972, nr 3, s. 13) odwołuje się w związku z tym do konstrukcji domniemania odpowiedzialności przewoźnika w przypadku szkody zaistniałej w czasie od przyjęcia przesyłki do przewozu do jej wydania.

przewozu, pierwsza styczność z przesyłką ma miejsce zwykle w momencie jej odbioru od przewoźnika. Wtedy dopiero możliwe jest stwierdzenie przez odbiorcę szkody, o ile ma ona jawny charakter. W przypadku szkody niejawnej, jej zaistnienie zostaje stwierdzone jeszcze później. Choć w pewnych sytuacjach całokształt okoliczności, w jakich znajduje się przesyłka w momencie jej odbioru, pozwala na stwierdzenie, że szkoda spowodowana została konkretną przyczyną, to jednak w praktyce transportowej częściej występuje sytuacja, gdy przyczyna szkody jest trudna lub wręcz niemożliwa do ustalenia. Chodzi przy tym o pierwotną przyczynę, która nie zawsze musi być bezpośrednią przyczyną utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki. Przykładowo uszkodzenie przesyłki przewożonej na paletach wskutek ich przesunięcia czy przewrócenia się na pojeździe w trakcie przewozu (przyczyna bezpośrednia) może być spowodowane niewłaściwym zabezpieczeniem przesyłki (np. użyciem przetartych pasów mocujących) lub niewłaściwą obsługą pojazdu (np. zbyt szybką jazdą po wyboistej drodze, gwałtownym hamowaniem lub innym manewrem). Sam gwałtowny manewr może być jednak w konkretnych okolicznościach uznany jako usprawiedliwiony, w sytuacji gdy służył uniknięciu poważniejszego wypadku wywołanego „okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec” (art. 17 ust. 2 CMR)⁹. Ten przykład uświadamia, że osobie uprawnionej byłoby niezwykle trudno udowodnić przyczynę szkody.

Powyższe ujęcie problematyki przyczyny szkody rzutuje na problem związku przyczynowego pomiędzy tą przyczyną a szkodą. Jest bowiem jasne, że brak po stronie osoby uprawnionej obowiązku udowodnienia przyczyny szkody oznacza, że nie spoczywa na niej również ciężar dowodu w zakresie odtworzenia relacji kauzalnej pomiędzy tym zdarzeniem a szkodą.

W literaturze przedmiotu okoliczność braku po stronie osoby uprawnionej powinnośi udowodnienia przyczyny szkody i związku przyczynowego pomiędzy tą przyczyną a szkodą niezbyt trafnie wiąże się z obiektywnym charakterem odpowiedzialności przewoźnika¹⁰. Takie wyjaśnienie budzi wątpliwości choćby z tego względu, że konstatacja braku powinnośi, o której mowa, aktualna jest także na gruncie tych przepisów, które regulują odpowiedzialność przewoźnika opartą na zasadzie winy¹¹. W istocie bowiem znaczenie ma tu inny motyw. Chodzi o to, że

⁹ Liczne przykłady stanów faktycznych wynikających z orzecznictwa sądów europejskich dotyczącego odpowiedzialności przewoźnika drogowego podaje K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013, w szczególności s. 465–468.

¹⁰ M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa 1974, s. 148 oraz S. Grobel, w: *Prawo przewozowe*, red. M. Sośniak, Katowice 1987, s. 232. Por. także stanowisko M. Steca, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005, s. 246.

¹¹ Art. 165 K.m., art. 4 RHV; zob. J. Młynarczyk, *Prawo morskie*, Gdańsk 2002, s. 174.

przepisy regulujące odpowiedzialność odszkodowawczą z określonego tytułu ujmują ją z reguły nie od strony skutku (szkody), a od strony przyczyny, która ją spowodowała. Może być ona określona w sposób abstrakcyjny (np. zawinione działanie lub zaniechanie – art. 415 K.c.) lub też bardziej konkretny (np. ruch przedsiębiorstwa, zakładu lub pojazdu mechanicznego – art. 435 i art. 436 K.c. czy niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania – art. 471 K.c.). O zastosowaniu tych przepisów w konkretnym przypadku decyduje nie rodzaj poniesionej szkody, a sposób jej wyrządzenia.

Inaczej unormowana jest kwestia w przepisach przewozowych. Te bowiem rzecz ujmują od strony postaci szkody (tj. utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki). Istotne jest także to, aby szkoda przybierająca taką postać powstała w określonym czasie (od przyjęcia przesyłki do przewozu do jej wydania odbiorcy). Można zatem powiedzieć, że związek przyczynowy pomiędzy zdarzeniem sprawczym a szkodą w substancji przesyłki jest, co do zasady, okolicznością prawnie indyferentną. Nie stanowi przesłanki odpowiedzialności przewoźnika za szkody zaistniałe bezpośrednio w towarze. Przesłanka ta została zastąpiona związkiem normatywnym w postaci przesłanki związku czasowego z przewozem, co do której ciężar dowodu spoczywa na osobie uprawnionej, dochodzącej roszczeń od przewoźnika.

Powyższe nie oznacza rzecz jasna braku obiektywnej relacji przyczynowo-skutkowej pomiędzy zdarzeniem, z którym przepisy regulujące umowę przewozu wiążą obowiązek odszkodowawczy (pozostającym w zakresie zdarzeń, za które przewoźnik odpowiada), a szkodą. Dostrzegając istnienie takiej relacji, należy jednocześnie stwierdzić, że w związku z uzależnieniem odpowiedzialności przewoźnika za szkody zaistniałe bezpośrednio w substancji przesyłki wyłącznie od okoliczności powstania takiej szkody w określonym czasie i przyjętym rozkładem ciężaru dowodu, relacja ta nie podlega badaniu dopóki, dopóty osoba uprawniona nie zgłosi roszczenia wynikającego ponad przyjęte limity odpowiedzialności przewoźnika (wysokości odszkodowania) ze względu na spowodowanie szkody zdarzeniem spowodowanym winą kwalifikowaną przewoźnika lub sam przewoźnik nie podejmie próby uwolnienia się od odpowiedzialności, powołując się na jedną z przyczyn zwalniających go od odpowiedzialności.

2. Związek przyczynowy jako przesłanka odpowiedzialności za szkody wykraczające poza zwykłą wartość przesyłki lub kwotowe limity wysokości odszkodowania

Przepisy regulujące odpowiedzialność przewoźnika za szkody w przesyłce limitują wysokość odszkodowania. Ograniczenia mają dwojaki charakter. Po pierwsze wysokość odszkodowania nie może przekroczyć tak czy inaczej rozumianej zwykłej wartości przesyłki (z reguły z miejsca i czasu nadania do przewozu – art. 80 Prawa przewozowego, art. 23 CMR, art. 30 RU/CIM, art. 166 K.m., który jednak odsyła do zwykłej wartości ładunku w miejscu i czasie, w którym został lub powinien być zostać wyładowany). W przypadku szkód częściowych (ubytek, uszkodzenie) odszkodowanie ustala się w proporcji do zwykłej wartości całej przesyłki. Po drugie, konwencje międzynarodowe niezależnie od limitu, o którym mowa wyżej, przewidują kwotowe ograniczenia wysokości odszkodowania, odnosząc je czy to do wagi przesyłki, czy do liczby sztuk (jednostek ładunkowych)¹².

Ograniczenia, o których mowa, powodują, że co do zasady przewoźnik nie odpowiada za szkody będące dalszymi majątkowymi następstwami utraty, ubytku bądź uszkodzenia przesyłki. Ponadto kwotowe limity wysokości odszkodowania mogą spowodować, że w przypadku szkód odnoszących się do przesyłek o wyższej wartości należne od przewoźnika odszkodowanie nie pokryje nawet szkody w samej przesyłce.

Przepisy regulujące umowę przewozu przewidują jednak dwa wyjątki od stosowania ograniczeń wysokości odszkodowania. Mianowicie możliwość uzyskania odszkodowania za szkodę w substancji przesyłki, przekraczającego kwotowe limity wysokości odszkodowania, istnieje wówczas, gdy nadawca zadeklaruje wartość przesyłki w liście przewozowym, a w transporcie morskim – gdy wartość ładunku ujawniona jest w konosamencie¹³. Wartość zadeklarowana (ujawniona) zastępuje kwotowe ograniczenia. Uzyskanie wyższego odszkodowania nie jest warunkowane udowodnieniem przyczyny szkody. Związek przyczynowy w dalszym ciągu pozostaje okolicznością prawnie indyferentną.

Inaczej rzecz wygląda w drugiej sytuacji, która odnosi się do szkód wyrządzonych z winy kwalifikowanej przewoźnika. Chodzi o winę umyślną lub poważną

¹² Zob. art. 23 ust. 3–7 CMR, art. 30 ust. 2 RU/CIM, art. 27 ust. 3–4 konwencji montrealskiej, art. 5 ust. 5 RHV. Limity wynikające z konwencji montrealskiej i RHV mają zastosowanie także w relacjach wewnętrznych na podstawie stosownych odesłań zawartych w art. 208 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 2110) oraz art. 167 K.m. (w odniesieniu do przewozów za konosamentem).

¹³ Art. 24 CMR, art. 22 ust. 3 konwencji montrealskiej, art. 34 RU/CIM, art. 166 § 3 K.m., art. 4 ust. 5 lit. a RHV.

postać winy nieumyślnej, przybierającą postać rażącego niedbalstwa (art. 86 Prawa przewozowego), bądź – opartej na anglosaskiej konstrukcji *wilful misconduct*¹⁴ – lekkomyślności ze świadomością, że szkoda może prawdopodobnie nastąpi (art. 167 § 4 i art. 170 § 2 K.m., art. 36 RU/CIM, art. 4 ust. 5 lit. e) i art. 4bis ust. 4 RHV)¹⁵.

Dowód kwalifikowanej postaci winy, spoczywający na osobie uprawnionej do odszkodowania, związany jest z udowodnieniem konkretnej, zawinionej przyczyny szkody. W konsekwencji także związek przyczynowy pomiędzy tą przyczyną a szkodą staje się okolicznością prawnie relewantną. Związek przyczynowy pomiędzy zawinioną w sposób kwalifikowany przyczyną szkody a tą szkodą jest zatem przesłanką odpowiedzialności przewoźnika, „rozszerzonej” ponad wartość przesyłki i kwotowe limity wysokości odszkodowania. Ciężar dowodu co do tej okoliczności spoczywa na osobie uprawnionej. Osoba ta musi udowodnić cały łańcuch przyczynowo-skutkowy pomiędzy określonym zdarzeniem, zawinionym w sposób kwalifikowany przez przewoźnika (osoby, za które ponosi on odpowiedzialność jak za swoje działania lub zaniechania), a szkodą w postaci utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki i ewentualnie dalszymi ujemnymi konsekwencjami w jej majątku, które objęte są roszczeniem odszkodowawczym.

Poszczególne ogniwa łańcucha przyczynowo-skutkowego muszą pozostawać w związku przyczynowym charakteryzującym się cechami przyjętymi dla danego systemu prawa¹⁶. W prawie polskim przyjęta została teoria adekwatności (adekwatnego związku przyczynowego – art. 361 § 1 K.c.), należąca do tzw. teorii selekcyjnych¹⁷. Zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania¹⁸, z którego szkoda wynikła¹⁹. Chodzi zatem o skutki typowe, powtarzające się w istotnie podobnych sytuacjach, niestanowiące nadzwyczajnego odchylenia od praw rządzących rzeczywistością (tj. takie, które

¹⁴ Zob. bliżej Z. Pełowska-Dąbrowska, *Wybrane zagadnienia kwotowego ograniczenia odpowiedzialności w prawie morskim. Wina własna niewybaczalna i jej interpretacja w orzecznictwie sądów różnych instancji*, w: *Prawo transportowe. Morze. Ląd. Powietrze*, red. D. Witoszka, Warszawa 2016, s. 57–69. Zob. też D. Ambrozuk, *Full Compensation for Damage in International Carriage Law with Regard to the Carriage of Goods – Rule or Exception?*, TEKA Komisji Prawniczej PAN – Oddział w Lublinie 2021, t. 14, nr 2, s. 21–24.

¹⁵ Art. 29 CMR nie przesądza z kolei postaci winy nieumyślnej, zrównanej ze złym zamiarem, odsyłając w tym zakresie do prawa sądu.

¹⁶ Tak też M. Stec, *Umowa przewozu...*, s. 246.

¹⁷ T. Dybowski, w: *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 1, s. 250 i nn.

¹⁸ Odnośnie do tzw. przyczynowości zaniechania patrz T. Dybowski, w: *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 1, s. 267; M. Kaliński, w: *System Prawa Prywatnego*, t. 6, s. 148–149.

¹⁹ W nauce prawa podkreśla się, wbrew językowej wykładni tego przepisu, że czynnikiem sprawczym mogą być nie tylko działania lub zaniechania, lecz także inne zdarzenia czy stany rzeczy (wadliwość pojazdu). Por. A. Koch, *Związek przyczynowy...*, s. 167.

występują „zazwyczaj”, „w zwykłym toku rzeczy”)²⁰. Przyjmuje się przy tym, że normalnym następstwem badanego zdarzenia jest taki skutek, którego prawdopodobieństwo wystąpienia zwiększone jest przez zdarzenie rozpatrywane jako przyczyna, przy czym zwiększenie prawdopodobieństwa, o którym mowa, daje się stwierdzić również w sytuacjach istotnie zbliżonych (podobnych) do sytuacji rozpatrywanej²¹.

Udowodnienie winy kwalifikowanej po stronie przewoźnika lub osób, za które ponosi odpowiedzialność, otwiera drogę nie tylko do uzyskania odszkodowania przekraczającego limity odszkodowania za utratę, ubytek lub uszkodzenie samej przesyłki, lecz także umożliwia dochodzenie odszkodowania za szkodę w majątku osoby uprawnionej, będącą następstwem szkody zaistniałej bezpośrednio w przesyłce. Zdarzenie rozpatrywane jako przyczyna może wywoływać skutki uznane za normalne, mimo że nie są bezpośrednimi następstwami tego zdarzenia, a następstwami pośrednimi, tzn. takimi, które od zdarzenia sprawczego oddzielone są innym zdarzeniem (tzw. stosunek przechodniości lub inaczej descendencji związku przyczynowego). Pomiedzy zdarzeniem sprawczym a zdarzeniem pośrednim (które jest bezpośrednim skutkiem tego pierwszego) i zdarzeniem pośrednim a rozpatrywaną szkodą musi jednak istnieć powiązanie kauzalne, charakteryzujące się normalnością we wskazanym wyżej sensie²². Czym dłuższy łańcuch przyczynowo-skutkowy, tym większe prawdopodobieństwo wystąpienia jakiegoś dodatkowego zdarzenia, niepozostającego w związku przyczynowym z pierwszym zdarzeniem rozpatrywanym jako przyczyna szkody, które może mieć istotne znaczenie dla wystąpienia ostatecznego rezultatu.

Koncepcja adekwatnego związku przyczynowego abstrahuje od przewidywalności czy też indywidualnej zdolności przewidywania określonych następstw danego

²⁰ Tak T. Dybowski, w: *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 1, s. 257. Por. także A. Koch, *Związek przyczynowy jako podstawa odpowiedzialności odszkodowawczej w prawie cywilnym*, Warszawa 1975, s. 128–147. Dla przyjęcia adekwatności następstwa określonego zdarzenia nie jest konieczne stwierdzenie regularności występowania określonych następstw. Prawdopodobieństwo powstania określonych następstw powinno być jednak na tyle duże, aby niebezpieczeństwo ich wystąpienia było każdorazowo realne (trzeba się z nim liczyć), por. A. Koch, *Związek przyczynowy...*, s. 136–137.

²¹ Teoria adekwatnego związku przyczynowego wymaga dwustopniowego procesu badania zależności pomiędzy zdarzeniem, z którym ustawa wiąże obowiązek odszkodowawczy, a szkodą. W pierwszym etapie chodzi o stwierdzenie zależności typu *conditio sine qua non*. W przypadku jej potwierdzenia, w drugim etapie dochodzi do badania, czy szkoda jest normalnym (adekwatnym) następstwem tego zdarzenia, czy też następstwem przypadkowym, por. A. Koch, *Związek przyczynowy...*, s. 68.

²² Patrz w tej kwestii: L. Stecki, *Problematyka odpowiedzialności za szkodę pośrednią*, w: *Problemy kodyfikacji prawa cywilnego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Zbigniewa Radwańskiego*, red. S. Soltyśński, Poznań 1990, s. 271 i nn.; M. Kaliński, w: *System Prawa Prywatnego*, t. 6, s. 146–147.

zachowania po stronie osoby mającej ponieść odpowiedzialność²³. Są jednak systemy prawne, w których kwestia przewidywalności następstw danego zachowania przez dłużnika ma znaczenie dla przyjęcia jego odpowiedzialności. Ma to miejsce w systemie *common law*, gdzie wynagrodzeniu podlegają szkody, które przy rozsądnej ocenie rzeczy były możliwe do przewidzenia (*reasonable foreseeability*)²⁴ oraz w prawie francuskim (art. 1150 francuskiego Kodeksu cywilnego)²⁵. Podyktowane jest to ochroną dłużnika, który powinien mieć możliwość oszacowania swojego ryzyka i znać zakres swojej odpowiedzialności. Ponadto ograniczenie to rozkłada ryzyko towarzyszące określonym przedsięwzięciom gospodarczym w sposób pozwalający na uniknięcie niespodziewanych dla dłużnika sytuacji, nazbyt ciężkich dla niego do udźwignięcia²⁶.

Powyższa uwaga ma znaczenie dla ustalenia zakresu prawnie relewantnych następstw utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki w majątku osoby uprawnionej w przypadku odpowiedzialności przewoźnika w transporcie międzynarodowym. Konwencje międzynarodowe regulujące umowę przewozu w poszczególnych gałęziach transportu nie normują bowiem tego, na podstawie jakiej koncepcji związku przyczynowego należy badać kwestię zakresu tych następstw. Problem musi zatem zostać rozstrzygnięty w oparciu o prawo wewnętrzne. Jest to problem materialno-prawny, a co za tym idzie – sąd orzekający w sprawie powinien go rozstrzygnąć na podstawie prawa wewnętrznego właściwego dla danego stosunku umownego, wskazanego przez normy kolizyjne. Mechaniczne sięganie do przepisów obowiązujących w państwie sądu bądź teorii wypracowanych w nauce i orzecznictwie tego państwa jest rozwiązaniem nieuzasadnionym, kłócącym się z zasadą autonomicznej wykładni konwencji międzynarodowych zawierających normy ujednolicone.

Przyjęcie określonej koncepcji związku przyczynowego w sposób bezpośredni wpływa na ustalenie rozmiaru szkody, a tym samym – odszkodowania. W nauce prawa cywilnego podkreśla się podwójną rolę związku przyczynowego. Jest

²³ T. Dybowski, w: *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 1, s. 257; por. także W. Czachórski, *Zobowiązania. Zarys wykładu*, red. A. Brzozowski, M. Safjan, E. Skowrońska-Bocian, Warszawa 2004, s. 219–220; A. Koch, *Związek przyczynowy...*, s. 136.

²⁴ Por. B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)*, w: *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, red. L. Ogiełło, W. Popiołek, M. Szpunar, Kraków 2005, s. 1076 i podana tam literatura oraz precedensy.

²⁵ Ograniczenie to nie ma zastosowania w przypadku wyrządzenia szkody podstępem lub wskutek zamiaru bezpośredniego (tzw. *dol*).

²⁶ Tak G. Viney, P. Jourdain, *Traité de droit civil. Les effets de la responsabilité*, Paris 2001, s. 598–599.

on przesłanką odpowiedzialności, warunkującą jej istnienie, a ponadto wyznacza granice odpowiedzialności (szkodę prawnie relewantną)²⁷.

Dochodzenie odszkodowania za dalsze majątkowe następstwa szkody zaistniałej bezpośrednio w substancji przesyłki w przypadku przewozów międzynarodowych możliwe jest także w sytuacji zadeklarowania tzw. kwoty specjalnego interesu w dostawie (np. art. 26 CMR). Przepisy są w tym zakresie lakoniczne. Nie precyzują, czy deklaracja szczególnego interesu w dostawie ma wskazywać na rodzaj szkody, będącej konsekwencją niedostarczenia przesyłki w określonym czasie, czy też jedynie limit wysokości szkody (limit ryzyka przewoźnika). Niezależnie jednak od tego, czy deklaracja wskazuje rodzaj ewentualnej szkody, będącej następstwem szkody zaistniałej w przesyłce, czy też wyłącznie kwotę „interesu” w dostawie, nie jest konieczne wykazywanie konkretnej przyczyny szkody powstałej w czasie pozostawiania przesyłki w pieczy przewoźnika. Konieczne jest natomiast udowodnienie związku przyczynowego pomiędzy szkodą zaistniałą bezpośrednio w przewożonym towarze a dalszymi uszczerbkami w majątku osoby uprawnionej. Wydaje się jednak, że w takim przypadku teoria adekwatności (czy też inna teoria selekcyjna) może być wyłączona z woli stron. Strony korzystając z zasady swobody umów, mogą odmiennie określić zakres następstw niewykonania lub nienależytego wykonania umowy (np. ograniczając go wyłącznie do następstw bezpośrednich lub rozszerzając także na następstwa przypadkowe). Stąd też należy przyjąć, że deklaracja tzw. kwoty specjalnego interesu w dostawie może objąć zakresem odpowiedzialności przewoźnika także przypadkowe, ale przewidywane przez nadawcę i zakomunikowane przewoźnikowi (zadeklarowane) skutki niedostarczenia przesyłki.

W oderwaniu od wszelkich teorii selekcyjnych rozpatrywać należy odpowiedzialność przewoźnika za pracowników i inne osoby, do usług których przewoźnik odwołuje się przy wykonywaniu swojego zobowiązania w zakresie relacji pomiędzy powierzeniem czynności a szkodą²⁸. Teorie te zachowują natomiast aktualność w odniesieniu do relacji przyczynowo-skutkowej pomiędzy działaniami i zaniechaniami tych osób, o których mowa w tych przepisach, a szkodą – w zakresie, w jakim miałyby zastosowanie przy rozpatrywaniu odpowiedzialności samego przewoźnika.

²⁷ T. Dybowski, w: *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 1, s. 247 i nn.; A. Szpunar, *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Bydgoszcz 1998, s. 14–15; A. Ohanowicz, J. Górski, *Zarys prawa...*, s. 52; W. Czachórski, *Zobowiązania...*, s. 221; M. Kaliński, w: *System Prawa Prywatnego*, t. 6, s. 141 i nn.

²⁸ Tak T. Dybowski, w: *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 1, s. 270, w odniesieniu do analogicznych sytuacji unormowanych przepisami Kodeksu cywilnego (m.in. art. 474 K.c.).

3. Związek przyczynowy pomiędzy zdarzeniem uwalniającym przewoźnika od odpowiedzialności a szkodą

Kwestia związku przyczynowego odgrywa kluczową rolę przy rozpatrywaniu problematyki uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności. Przepisy regulujące odpowiedzialność przewoźnika przewidują z reguły enumeratywnie wymienione przyczyny szkody w przesyłce zaistniałej w czasie przewozu (pozostające w związku czasowym z przewozem), za które przewoźnik nie ponosi jednak odpowiedzialności. Przyczyny te w międzynarodowym prawie kolejowym, drogowym, żeglugi śródlądowej (konwencja budapesztańska, nieratyfikowana jak dotąd przez Polskę), a także w ustawie Prawo przewozowe podzielone zostały na dwie grupy – tzw. przyczyny ogólne oraz przyczyny szczególne, zwane też uprzywilejowanymi (art. 23 § 2 i 3 RU/CIM, art. 17 ust. 2 i 3 CMR, art. 65 ust. 2 i 3 Prawa przewozowego). O ile w przypadku pierwszych przewoźnik dążący do uwolnienia się od odpowiedzialności musi udowodnić, że szkoda z nich wynikała, to w przypadku przyczyn z drugiej grupy wystarczające jest „wykazanie”, że szkoda mogła z nich wynikać. Takie „wykazanie” stanowi podstawę domniemania prawnego, że szkoda wynikała z danej przyczyny (art. 2 5RU/CIM, art. 18 CMR, art. 65 ust. 4 Prawa przewozowego)²⁹. W istocie zatem przewoźnik dążący do uwolnienia się od odpowiedzialności w oparciu o jedną z uprzywilejowanych przyczyn zwalniających nie musi udowadniać związku przyczynowego pomiędzy tą przyczyną a szkodą – wystarczy jej uprawdopodobnienie, co oznacza zmniejszenie wymogu w zakresie przekonywalności dowodu³⁰.

Niezależnie od tego, czy przewoźnik odwołuje się do ogólnych czy uprzywilejowanych przyczyn zwalniających, do wyłączenia tej odpowiedzialności wystarcza, aby zdarzenie stanowiące przyczynę od niej zwalniającą stanowiło jedynie warunek konieczny powstania szkody w towarze. W tym przypadku ani teoria adekwatności, ani też inna teoria selekcjonująca, nie powinny być stosowane³¹. Szkoda nie

²⁹ Zob. bliżej K. Wesółowski, *Domniemania wynikające z tak zwanych szczególnych przyczyn zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za szkody w przesyłce*, Problemy Transportu i Logistyki 2018, nr 3 (43), s. 147–155.

³⁰ Por. wyrok BGH (Bundesgerichtshof – niemiecki sąd najwyższy) z dnia 15 czerwca 2000 r., *European Transport Law* 2000, s. 785, w którym stwierdzono, że o wystarczającym dowodzie na okoliczność związku przyczynowego, pozwalającym na zastosowanie domniemania z przepisu art. 18 ust. 2 zd. 1 CMR, można mówić wtedy, gdy przewoźnik w sposób konkretny wykaże prawdopodobieństwo związku przyczynowego pomiędzy jedną z przyczyn zwalniających uprzywilejowanych, wymienionych w postanowieniach art. 17 ust. 4 CMR, a szkodą w przesyłce bądź jeżeli doświadczenie wskazuje, że taka szkoda może być rezultatem jednej z tych przyczyn.

³¹ Także w literaturze prawa cywilnego niektórzy autorzy dopatrują się wyjątków od zasady adekwatności w postanowieniach wprowadzających przyczyny egzoneracyjne (wyłączna wina poszkodowanego,

musi być zatem normalnym (adekwatnym) następstwem okoliczności zwalniającej. Stosowanie teorii selekcyjnych w odniesieniu do problematyki uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności rozszerzałoby zakres tej odpowiedzialności poza granice wyznaczone przyczynami zwalniającymi, na zdarzenia leżące całkowicie poza przyjętym zakresem działalności gospodarczej przewoźnika³².

Z drugiej jednak strony przewoźnik nie może uwolnić się od odpowiedzialności za szkodę w przesyłce powstałą w czasie przewozu w ten sposób, że wykaże, iż szkoda jest wprawdzie następstwem zdarzenia niemieszczącego się w zakresie przyczyn zwalniających, ale jest konsekwencją niespełniającą warunku wynikającego z przyjętej w danym systemie prawnym koncepcji związku przyczynowego (w przypadku teorii adekwatnego związku przyczynowego – że nie jest normalnym następstwem zdarzenia mieszczącego się w zakresie jego odpowiedzialności). Jedynym sposobem uwolnienia się od odpowiedzialności za szkodę w substancji towaru jest udowodnienie (a w przypadku tzw. przyczyn zwalniających uprzywilejowanych – uprawdopodobnienie), że szkoda powstała wskutek okoliczności zwalniających.

Biorąc pod uwagę różne koncepcje (teorie) związku przyczynowego, obowiązujące w poszczególnych państwach, oraz brak regulacji w tym zakresie w poszczególnych konwencjach międzynarodowych, regulujących umowę przewozu, opisane wyżej ujęcie zagadnienia pozwala w zdecydowanej większości przypadków uniknąć kontrowersji dotyczących tego, czy zastosowana przez sąd koncepcja związku przyczynowego jest prawidłowa, tj. czy odpowiada wymogom wynikającym z prawa właściwego dla danego stosunku umownego.

Należy jednak zauważyć, że w przypadku nadzwyczajności czy przypadkowości relacji w grę wchodzi z reguły inne okoliczności, w tym także leżące w zakresie odpowiedzialności przewoźnika. Uzasadnione jest w takiej sytuacji stosowanie postanowień dotyczących ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika ze względu na jednoczesne występowanie w procesie przyczynowo-skutkowym zarówno okoliczności, za które ponosi on odpowiedzialność, jak i innych „czynników”, za które przewoźnik nie odpowiada, występujących w niektórych aktach regulujących umowę

wyłączna wina osoby trzeciej, siła wyższa). Tak T. Dybowski, w: *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 1, s. 269–270. Odmiennie A. Koch, *Związek przyczynowy...*, s. 264 i nn.

³² Odmiennie stanowisko zajmuje M. Clarke (*International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 2009, s. 216–218), który na poparcie tezy o konieczności stosowania selekcyjnych teorii związku przyczynowego podaje następujący przykład. Nadawca nie dostarczył prawidłowej dokumentacji, samochód musiał stać na granicy i wówczas doszło do kradzieży. Gdyby przyjąć możliwość zwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności w oparciu o przypadkowy związek pomiędzy winą osoby uprawnionej a szkodą, przewoźnik byłby zwolniony od odpowiedzialności. Przykład nie jest jednak przekonujący. Autor zdaje się nie zauważać, że bezpośrednią przyczyną szkody jest fakt kradzieży, a nie postój na granicy spowodowany niedostarczeniem dokumentacji.

przewozu (np. art. 68 Prawa przewozowego, art. 17 ust. 5 CMR). Wiąże się z tym specyficzny i skomplikowany splót problemów dotyczących związku przyczynowego, których omówienie wykracza jednak poza ramy artykułu.

Zakończenie

Jak wynika z powyższych uwag, związek przyczynowy pomiędzy zdarzeniem sprawczym a szkodą w postaci utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki jest, co do zasady, prawnie indyferentny dla ustalenia odpowiedzialności przewoźnika. Nie stanowi on zatem przesłanki odpowiedzialności przewoźnika, gdyż warunkiem tej odpowiedzialności nie jest ustalenie przyczyny szkody. Przesłanka ta zastąpiona została przesłanką związku czasowego z przewozem. Zmienia się to w przypadku, gdy osoba uprawniona chce uzyskać odszkodowanie przekraczające ustalone limity wysokości odszkodowania, co jest możliwe, gdy szkoda wynika z winy kwalifikowanej przewoźnika. Z uwagi na to, że pojęcie winy musi być odniesione do konkretnego zdarzenia sprawczego, ciężar dowodu, spoczywający na osobie uprawnionej dążącej do wykazania takiej winy, obejmuje konkretne zdarzenie mieszące się w zakresie odpowiedzialności przewoźnika i związek przyczynowy pomiędzy tym zdarzeniem a szkodą w przesyłce i ewentualnie dalszymi ujemnymi następstwami szkody w przesyłce. Relacja ta musi być oceniana według koncepcji związku przyczynowego obowiązującej w prawie krajowym, właściwym dla danego stosunku umownego, stosownie do przepisów kolizyjnych.

Przewoźnik dążący do uwolnienia się od odpowiedzialności w oparciu o jedną z przyczyn zwalniających go od tej odpowiedzialności musi udowodnić – obok wystąpienia samej przyczyny zwalniającej – związek przyczynowy pomiędzy nią a zaistniałą szkodą. W przypadku powoływania się na jedną z przyczyn zwalniających uprzywilejowanych wystarczy uprawdopodobnienie tego związku. Wydaje się przy tym, że w tym przypadku brak jest podstaw do stosowania teorii selekcyjnych, gdyż prowadziłoby to do naruszenia zakresów ryzyk ponoszonych przez uczestników procesu transportowego.

Bibliografia

- Ambrożuk D., *Full Compensation for Damage in International Carriage Law with Regard to the Carriage of Goods – Rule or Exception?*, TEKA Komisji Prawniczej PAN – Oddział w Lublinie 2021, t. 14, nr 2.
- Ambrożuk D., *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2011.
- Clarke M., *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 2009.
- Czachórski W., *Zobowiązania. Zarys wykładu*, red. A. Brzozowski, M. Safjan, E. Skowrońska-Bocian, Warszawa 2004.
- Dykowski T., w: *System Prawa Cywilnego*, t. 3, cz. 1. *Prawo zobowiązań – część ogólna*, Wrocław 1981.
- Grobel S., w: *Prawo przewozowe*, red. M. Sośniak, Katowice 1987.
- Kaliński M., w: *System Prawa Prywatnego*, t. 6. *Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. A. Olejniczak, Warszawa 2023.
- Koch A., *Związek przyczynowy jako podstawa odpowiedzialności odszkodowawczej w prawie cywilnym*, Warszawa 1975.
- Kolarski A., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2002.
- Lewaskiewicz-Petrykowska B., *Zasada pełnego odszkodowania (mity i rzeczywistość)*, w: *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, red. L. Ogiełło, W. Popiołek, M. Szpunar, Kraków 2005.
- Młynarczyk J., *Prawo morskie*, Gdańsk 2002.
- Ohanowicz A., w: A. Ohanowicz, J. Górski, *Zarys prawa zobowiązań*, Warszawa 1970.
- Pepłowska-Dąbrowska Z., *Wybrane zagadnienia kwotowego ograniczenia odpowiedzialności w prawie morskim. Wina własna niewybaczalna i jej interpretacja w orzecznictwie sądów różnych instancji*, w: *Prawo transportowe. Morze. Ląd. Powietrze*, red. D. Witoszka, Warszawa 2016.
- Radwański Z., Olejniczak A., Grykiel J., *Zobowiązania – część ogólna*, Warszawa 2022.
- Rodière R., *The Convention on Road Transport*, *European Transport Law* 1972, nr 3.
- Sośniak M., *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa 1974.
- Stec M., *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005.
- Stecki L., *Problematyka odpowiedzialności za szkodę pośrednią*, w: *Problemy kodyfikacji prawa cywilnego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Zbigniewa Radwańskiego*, red. S. Sołtyński, Poznań 1990.
- Szanciło T., *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013.
- Szpunar A., *Odszkodowanie za szkodę majątkową. Szkoda na mieniu i osobie*, Bydgoszcz 1998.
- Wesołowski K., *Domniemania wynikające z tak zwanych szczególnych przyczyn zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za szkody w przesyłce*, *Problemy Transportu i Logistyki* 2018, nr 3 (43).
- Wesołowski K., *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013.
- Wesołowski K., *Związek czasowy z przewozem jako szczególna przesłanka odpowiedzialności przewoźnika za szkody w przesyłce*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Prace Wydziału Transportu i Łączności* 1994, nr 5.
- Viney G., Jourdain P., *Traité de droit civil. Les effets de la responsabilité*, Paris 2001.