

WYKONANIE UMOWY PRZEWOZU RZECZY W TRANSPORCIE DROGOWYM, KOLEJOWYM I LOTNICZYM

Konrad Garnowski

WYKONANIE UMOWY PRZEWOZU RZECZY W TRANSPORCIE DROGOWYM, KOLEJOWYM I LOTNICZYM

Konrad Garnowski

Zamów książkę w księgarni internetowej

profinfo.pl
księgarnia internetowa

SERIA **MONOGRAFIE**

Publikacja dofinansowana przez Uniwersytet Szczeciński

Stan prawny na 1 stycznia 2020 r.

Recenzent

Dr hab. Marcin Lemkowski

Wydawca

Izabella Małecka

Redaktor prowadzący

Tomasz Pietrzak

Opracowanie redakcyjne

Michał Dymiński

Projekt okładek serii

Wojtek Kwiecień-Janikowski, Przemek Dębowski

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

prawolubni

SZANUJMY PRAWO I WŁASNOŚĆ
Więcej na www.legalnakultura.pl
POLSKA IZBA KSIĄŻKI

© Copyright by

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2020

ISBN 978-83-8187-160-0

ISSN 1897-4392

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

www.wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	9
Wprowadzenie.....	13
Rozdział 1	
Uwagi ogólne o umowie przewozu.....	19
1.1. Istota umowy przewozu.....	19
1.2. Elementy przedmiotowo istotne.....	25
1.3. Strony umowy przewozu	28
1.4. Sytuacja prawna odbiorcy.....	30
1.5. Zawarcie umowy przewozu.....	34
1.6. Prawa i obowiązki uczestników przewozu.....	37
Rozdział 2	
Podstawowe zasady wykonania zobowiązań z umowy przewozu.....	41
2.1. Uwagi wprowadzające.....	41
2.2. Zobowiązanie przewoźnika	43
2.2.1. Brak osobistego charakteru świadczenia przewoźnika.....	43
2.2.2. Miernik staranności przewoźnika.....	44
2.2.3. Miejsce spełnienia świadczenia przewoźnika.....	46
2.2.4. Termin spełnienia świadczenia przewoźnika.....	47
2.3. Zobowiązanie nadawcy.....	51
2.3.1. Zakres świadczenia.....	51
2.3.2. Miejsce i termin spełnienia świadczenia.....	52
2.3.3. Brak osobistego charakteru świadczenia.....	53

Rozdział 3

Czynności poprzedzające translokację przesyłki	57
3.1. Uwagi wprowadzające	57
3.2. Przygotowanie rzeczy do przewozu	57
3.3. Deklaracja wartości przesyłki i specjalnego interesu w dostawie	65
3.4. Wybór pojazdu	72
3.5. Czynności ładunkowe i zabezpieczające	76
3.6. Charakter prawny czynności wydania przesyłki	84
3.6.1. Uwagi wprowadzające	84
3.6.2. Ujęcie teoretyczne	85
3.6.3. Kwalifikacja czynności	87
3.7. Sprawdzenie stanu przesyłki	92

Rozdział 4

List przewozowy	101
4.1. Uwagi wprowadzające	101
4.2. Rys historyczny listu przewozowego	101
4.3. Obowiązek sporządzenia listu przewozowego	104
4.4. Treść listu przewozowego	108
4.4.1. Uwagi wprowadzające	108
4.4.2. Wzmianki obligatoryjne	110
4.4.3. Pozostałe wzmianki	116
4.5. Forma listu przewozowego	119
4.6. Charakter prawny listu przewozowego i zawartych w nim wzmianek	126
4.6.1. Uwagi wprowadzające	126
4.6.2. Oświadczenia woli i wiedzy w liście przewozowym	127
4.6.3. Rozbieżność między treścią umowy a listem przewozowym	130
4.7. Funkcje listu przewozowego	132
4.7.1. Uwagi wprowadzające	132
4.7.2. Funkcja dowodowa	133
4.7.2.1. List przewozowy jako dowód zawarcia umowy i jej warunków	133

4.7.2.2. List przewozowy jako dowód przyjęcia przesyłki i jej stanu.....	142
4.7.2.3. List przewozowy jako dowód wykonania umowy	151
4.7.3. Funkcja legitymacyjna	152
4.7.4. Pozostałe funkcje	156

Rozdział 5

Sytuacja prawna uczestników przewozu na etapie translokacji przesyłki.....

159	159
5.1. Uwagi wprowadzające.....	159
5.2. Wybór trasy i czasu przewozu	160
5.3. Dysponowanie przesyłką.....	162
5.3.1. Istota dysponowania przesyłką.....	162
5.3.2. Uprawnienia związane z dysponowaniem przesyłką.....	166
5.3.2.1. Uwagi wprowadzające	166
5.3.2.2. Odstąpienie	167
5.3.2.3. Zmiana treści stosunku zobowiązaniowego	177
5.3.3. Podmiot uprawniony do dysponowania przesyłką...	185
5.3.3.1. Uwagi wprowadzające	185
5.3.3.2. Powstanie uprawnienia nadawcy.....	185
5.3.3.3. Wygaśnięcie uprawnienia nadawcy.....	187
5.3.3.4. Powstanie uprawnienia odbiorcy.....	189
5.3.3.5. Wygaśnięcie uprawnienia odbiorcy.....	195
5.3.3.6. Uprawnienie kolejnych odbiorców	196
5.3.4. Warunki skorzystania z uprawnienia do dysponowania przesyłką	198
5.3.5. Ograniczenia w dysponowaniu przesyłką.....	201
5.4. Przeszkody w przewozie	208
5.4.1. Istota przeszkód w przewozie.....	208
5.4.2. Obowiązek przewoźnika w zakresie zażądania instrukcji	213
5.4.3. Podmiot uprawniony do wydawania instrukcji oraz wymogi ich skuteczności.....	220
5.4.4. Wykonanie przewozu na innych warunkach	223

5.4.5. Prawo do wyładunku.....	226
5.4.6. Przeszkody w przewozie a niemożliwość świadczenia	229
5.4.7. Likwidacja przesyłki.....	232
5.4.8. Należności przewoźnika	237
Rozdział 6	
Zakończenie przewozu	243
6.1. Uwagi wprowadzające.....	243
6.2. Awizacja i przedawizacja	243
6.3. Wydanie odbiorcy przesyłki wraz z listem przewozowym	247
6.3.1. Uwagi ogólne dotyczące wydania przesyłki wraz z listem przewozowym	247
6.3.2. Uwagi ogólne dotyczące sytuacji prawnej odbiorcy.....	251
6.3.3. Uprawnienia odbiorcy.....	252
6.3.4. Obowiązki odbiorcy	257
6.3.4.1. Charakter obowiązków odbiorcy.....	257
6.3.4.2. Zakres obowiązków odbiorcy.....	258
6.3.4.3. Obowiązek zapłaty należności przewoźnika.....	261
6.3.4.4. Obowiązek zapłaty kwoty zaliczenia.....	274
6.4. Przeszkody w wydaniu przesyłki	276
6.4.1. Uwagi wprowadzające.....	276
6.4.2. Istota przeszkód w wydaniu	277
6.4.3. Zakres obowiązków przewoźnika	279
6.4.4. Podmiot uprawniony do wydawania instrukcji oraz wymogi ich skuteczności.....	281
Podsumowanie	289
Bibliografia.....	297

WYKAZ SKRÓTÓW

1. Akty prawne

- ADR – Umowa europejska dotycząca przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) sporządzona w Genewie dnia 30.09.1957 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 1119)
- CIM 1890 – Konwencja o przewozie towarów kolejami sporządzona w Bernie dnia 14.10.1890 r., do której Polska przystąpiła na podstawie oświadczenia rządowego z 4.04.1922 r. w przedmiocie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do międzynarodowej konwencji berneńskiej o przewozie towarów kolejami żelaznymi (Dz.U. z 1922 r. Nr 76, poz. 685)
- CIM 1980 – Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), stanowiące Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie dnia 9.05.1980 r. (Dz.U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158)
- CIM, konwencja CIM – Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie dnia 9.05.1980 r. w brzmieniu nadanym protokołem sporządzonym w Wilnie dnia 3.06.1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674)
- CMR, konwencja CMR – Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19.05.1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238)

- d.p.p.o.k., dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami
HGB – dekret z 24.12.1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz.U. z 1953 r. Nr 4, poz. 7)
- niemiecka ustawa z 10.05.1897 r. (RGBl. I S. 219), zmieniona ustawą z 08.07.2019 r. (BGBl. I S. 1002), m.W.v. 21.07.2019 r.
- k.c., Kodeks cywilny – ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2019 r. poz. 1145)
- k.h., Kodeks handlowy – rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 27.06.1934 r. – Kodeks handlowy (Dz.U. z 1934 r. Nr 57, poz. 502)
- k.m., Kodeks morski – ustawa z 18.09.2001 r. – Kodeks morski (Dz.U. z 2018 r. poz. 2175 ze zm.)
- k.s.h., Kodeks spółek handlowych
konwencja montrealaska – ustawa z 15.09.2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 505 ze zm.)
– Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 28.05.1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235)
- konwencja warszawska – Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12.10.1929 r. (Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49)
- k.p. – ustawa z 26.06.1974 r. – Kodeks pracy (Dz.U. z 2019 r. poz. 1040 ze zm.)
- k.p.c. – ustawa z 17.11.1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U. z 2019 r. poz. 1460 ze zm.)
- pr. lotn. – ustawa z 3.07.2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2019 r. poz. 1580)
- pr. poczt. – ustawa z 23.11.2012 r. – Prawo pocztowe (Dz.U. z 2018 r. poz. 2188 ze zm.)
- pr. przew., Prawo przewozowe
rozporządzenie Rzym I – ustawa z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2017 r. poz. 1983 ze zm.)
– rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) z 17.06.2008 r. (Dz.Urz. UE. L 177, s. 6)
- rozporządzenie z 21.06.1985 r. – rozporządzenie Ministra Komunikacji z 21.06.1985 r. w sprawie wykonania przepisów ustawy – Prawo przewozowe (Dz.U. Nr 29, poz. 128)

- rozporządzenie z 25.02.1997 r. – rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 25.02.1997 r. w sprawie przewozu przesyłek towarowych (Dz.U. Nr 26, poz. 142)
- u.k.w.h. – ustawa z 6.07.1982 r. o księgach wieczystych i hipotece (Dz.U. z 2018 r. poz. 1916 ze zm.)

2. Sądy i inne organy

- BFH – Bundesfinanzhof (Niemcy)
- BGH – Bundesgerichtshof (Niemcy)
- GKA – Główna Komisja Arbitrażowa
- NSA – Naczelny Sąd Administracyjny
- OGH – Oberste Gerichtshof (Austria)
- OLG – Oberlandesgericht (Niemcy)
- SA – sąd apelacyjny
- SN – Sąd Najwyższy
- SO – sąd okręgowy

WPROWADZENIE

1. Przesłanki podjęcia tematu

Regulacje dotyczące umowy przewozu rzeczy zostały przeanalizowane w wielu aspektach zarówno w doktrynie krajowej, jak i zagranicznej. Umowa ta była wielokrotnie badana w sposób przekrojowy¹. Spośród zagadnień szczegółowych zainteresowaniem cieszyły się kwestie dotyczące zawarcia umowy², a także skutków jej niewykonania i nienależytego wykonania (odpowiedzialność odszkodowawcza³, ustalenie

¹ M.in.: M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa 1974; W. Górski, *Prawo transportowe*, Warszawa 1982; W. Górski, *Umowa przewozu*, Warszawa 1983; J. Gospodarek, *Prawo transportowe*, Warszawa 1988; W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 1990; D.J. Hill, A. Messent, D.A. Glass, *CMR: Contracts for the international carriage of goods by road*, Londyn 1995; A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2002; M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005; W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji: Kodeks cywilny – Prawo przewozowe – CMR*, Gdańsk 2006; T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008; M.A. Clarke, *International carriage of goods by road: CMR*, Londyn 2009; I. Koller, *Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, Monachium 2013; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013; D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2014; D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Warszawa 2015.

² Np. J. Gospodarek, *Zawarcie umowy przewozu osób*, Warszawa 1979.

³ J. Okolski, *Odpowiedzialność kolei za szkody w przesyłkach*, Warszawa 1972; H. Piekarczyk, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w lądowym transporcie towarów*, Warszawa 1977; M. Dragun, *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*, Toruń 1984; M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice. Studium Prawnoporównawcze*, Kraków 1993; K. Wesołowski, *Odpowiedzialność przewoźnika za*

wysokości odszkodowania i dochodzenie roszczeń⁴). Wykonywanie umowy przewozu było natomiast rozpatrywane tylko w sposób ogólny przy okazji analizy tej umowy jako całości. Dotychczas nie powstało opracowanie o charakterze monograficznym, w którym kompleksowo omówiono tę tematykę.

Na etapie wykonywania umowy przewozu pojawia się natomiast wiele specyficznych rozwiązań, charakterystycznych tylko dla prawa przewozowego. Jako przykład można wskazać tzw. uprawnienie do dysponowania przesyłką, umożliwiające daleką i jednostronną ingerencję w treść stosunku prawnego przewozu. Kolejną instytucją, związaną z wykonaniem przewozu, jest list przewozowy, w przeszłości konstytuujący umowę, a dziś stanowiący dokument o znaczeniu przede wszystkim dowodowym i legitymacyjnym. Należy również zwrócić uwagę na sposób ukształtowania sytuacji prawnej odbiorcy, który – będąc najczęściej osobą trzecią wobec stron umowy – posiada samodzielną i niezależną pozycję. Doniosłe znaczenie tych oraz innych zagadnień związanych z wykonaniem umowy przewozu uzasadnia potrzebę przeprowadzenia ich analizy. W szczególności konieczne jest określenie relacji omawianych rozwiązań wobec klasycznych instytucji prawa cywilnego.

Powyższa analiza miałaby charakter niepełny, gdyby została ograniczona tylko do regulacji prawa krajowego dotyczących umowy przewozu. Wychoząc poza jego ramy, należy podkreślić, że umowa ta została również uregulowana w aktach międzynarodowych, odnoszących się do różnych gałęzi transportu. Akty te stanowią wartościowy materiał porównawczy. Konwencje przewozowe ewoluowały bowiem równoległe względem siebie, a ich wzajemne oddziaływanie jest wyraźnie zauważalne. Istnienie tej zależności umożliwia dekodowanie poszczególnych norm prawnych w świetle analogicznych konstrukcji obecnych w innych aktach.

szkody przy przewozie przesyłek w świetle ustawy – Prawo Przewozowe, Zielona Góra 1995; T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013.

⁴ S. Gronowski, *Dochodzenie roszczeń z tytułu szkód w przewozie kolejowym*, Warszawa 1979; D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2011.

W związku z tym celem niniejszego opracowania jest porównanie poszczególnych aktów regulujących umowę przewozu oraz dokonanie oceny obecnych w nich rozwiązań, w tym w szczególności regulacji prawa krajowego na tle unormowań międzynarodowych. Dzięki temu możliwe będzie rozstrzygnięcie, czy obowiązujące przepisy prawa wewnętrznego przystają do warunków współczesnego otoczenia społeczno-gospodarczego. W razie udzielenia negatywnej odpowiedzi na to pytanie przeprowadzona analiza porównawcza umożliwi określenie optymalnego wzorca unormowania instytucji związanych z wykonaniem umowy przewozu oraz potencjalnych kierunków rozwoju prawa krajowego.

2. Obszar badawczy

Podstawowym przedmiotem analizy są regulacje zawarte w art. 774–775 i art. 779–793 k.c., dotyczące wszystkich umów przewozu rzeczy w prawie krajowym. Ze względu na jedynie subsydiarne ich zastosowanie (art. 775 k.c.) konieczne jest także wzięcie pod uwagę przepisów ustawy – Prawo przewozowe. W myśl art. 1 ust. 1 pr. przew. zakres zastosowania tego aktu obejmuje wszystkie dziedziny transportu, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego. Na skutek zwrotnego odesłania z art. 205 ust. 1 pr. lotn. do umowy przewozu lotniczego stosuje się jednak regulacje prawa cywilnego. Tym samym na gruncie prawa krajowego każda z gałęzi transportu objętych zakresem opracowania powinna być rozpatrywana zarówno w świetle regulacji Kodeksu cywilnego, jak i ustawy – Prawo przewozowe⁵. Te dwa akty prawne stanowią punkt wyjścia dla porównania z unormowaniami o charakterze międzynarodowym regulującym przewóz drogowy, kolejowy i lotniczy. Reżim prawny dla tych gałęzi transportu tworzą odpowiednio:

- 1) konwencja CMR z 1956 r., będąca najstarszym spośród aktualnie obowiązujących i omawianych źródeł prawa międzynarodowego,

⁵ Tak też: M. Stec, *Umowa...*, s. 38. Możliwość stosowania ustawy – Prawo przewozowe jest jednak sporna. Część przedstawicieli doktryny stoi na stanowisku, że odesłanie z art. 205 ust. 1 pr. lotn. odnosi się tylko do Kodeksu cywilnego (T. Szanciło, *Odpowiedzialność...*, s. 28; M. Żylicz, *Prawo lotnicze: międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2002, s. 376).

- 2) konwencja CIM z 1980 r., obowiązująca obecnie w brzmieniu nadanym protokołem wileńskim z 1999 r., ale stanowiąca akt o najdłuższej historii, którego pierwotna wersja powstała w 1890 r.,
- 3) konwencja montrealaska z 1999 r. jako akt najmłodszy, choć będący efektem wieloletniej ewolucji systemu warszawskiego, zapoczątkowanego podpisaniem w 1929 r. konwencji warszawskiej.

Powyższe pięć aktów prawnych stanowi podstawowy materiał normatywny, będący przedmiotem badań. Współcześnie właśnie te akty regulują zdecydowaną większość przewozów drogowych, kolejowych i lotniczych o charakterze międzynarodowym i krajowym w ramach polskiego porządku prawnego. Pozostałe – jako akty o znaczeniu głównie historycznym lub ubocznym – są przywoływane tylko w miarę potrzeb (np. Kodeks handlowy, konwencja warszawska, konwencja CIM 1890). Poza nawias tematyki opracowania zostały wyciągnięte akty regulujące przewóz morski (w tym Kodeks morski) ze względu na odrębność tej gałęzi transportu i uregulowanie jej w sposób znacznie odbiegający od pozostałych⁶.

Podkreślenia wymaga również okoliczność, że zakres treściowy analizowanych konwencji międzynarodowych jest węższy od zakresu regulacji dotyczących umowy przewozu zawartych w prawie krajowym. Pominięcie przez twórców konwencji niektórych zagadnień związanych z wykonaniem umowy przewozu było z pewnością działaniem świadomym, ale jego konsekwencją jest konieczność uzupełniającego stosowania prawa wewnętrznego w odniesieniu do kwestii nieuregulowanych w konwencjach. Przy świadomości różnorodności możliwych rozstrzygnięć co do właściwego prawa krajowego, rozważania w niniejszej pracy są prowadzone na podstawie założenia, że uzupełniające zastosowanie ma prawo polskie.

⁶ Wynika to choćby z istnienia wielu odmian umowy przewozu w transporcie morskim (zob. szerzej: J. Łopuski, M. Dragun-Gertner [w:] *Prawo Morskie. T. II. Część Trzecia. Prawo Żeglugi Morskiej*, red. J. Łopuski, Bydgoszcz 1998, s. 324 i n.).

3. Zakres przedmiotowy i struktura pracy

Dla zakreślonego powyżej obszaru badawczego, przy pomocy metody formalno-dogmatycznej i prawnoporównawczej, została przeprowadzona analiza etapu wykonywania umowy przewozu. Zakres pracy obejmuje wyłącznie przewóz rzeczy, z pominięciem przewozu osób⁷. Wprawdzie w szerszym ujęciu pojęcie rzeczy odnosi się także do przesyłek bagażowych, towarzyszących podróżnemu podczas transportu (por. np. art. 777 § 1 k.c., art. 23 i n. pr. przew.), ale ze względu na ich ścisłe powiązanie z umową przewozu osób nie są one przedmiotem rozważań. Ponadto co do zasady pominięte zostały kwestie związane z zabezpieczeniem i dochodzeniem roszczeń (np. zastaw, legitymacja materialna do dochodzenia roszczeń) oraz odpowiedzialnością z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu rzeczy. Nie jest jednak możliwe całkowite abstrahowanie od tych zagadnień, ponieważ w niektórych przypadkach są one nierozdzielnie związane z analizowanymi problemami. Z tego względu nawiązanie do problematyki wykraczającej poza etap wykonywania umowy przewozu jest niekiedy konieczne.

Praca została podzielona na sześć rozdziałów. Rozdział pierwszy zawiera uwagi ogólne o umowie przewozu. W rozdziale drugim omówiono podstawowe zasady wykonywania zobowiązań wynikających z tej umowy. Układ pozostałej części pracy odpowiada następstwu zdarzeń występujących podczas wykonywania umowy przewozu. W związku z tym kolejne cztery rozdziały dotyczą: czynności poprzedzających translokację przesyłki (rozdział trzeci), sporządzenia listu przewozowego (rozdział czwarty), sytuacji uczestników przewozu na etapie translokacji przesyłki (rozdział piąty) i zakończenia przewozu (rozdział szósty). Analiza wyodrębnionych zagadnień rozpoczyna się od prawa krajowego, a następnie omawiane są regulacje konwencji międzynarodowych. Odstępstwa od tej reguły są każdorazowo sygnalizowane. Omówienie poszczególnych kwestii zakończone jest oceną przyjętych rozwiązań,

⁷ Podział ten jest widoczny szczególnie w systematyce Kodeksu cywilnego. W ramach tytułu XXV, obejmującego umowę przewozu, obok przepisów ogólnych wprowadzono Dział II – Przewóz osób oraz Dział III – Przewóz rzeczy.

a tam gdzie to możliwe – także wyborem najlepszego z nich. Ponadto w ramach podsumowania opracowania została przedstawiona ocena całokształtu regulacji obecnych w prawie krajowym wraz z określeniem możliwych kierunków jego rozwoju.

Rozdział 1

UWAGI OGÓLNE O UMOWIE PRZEWOZU

1.1. Istota umowy przewozu

Cechy konstrukcyjne umowy przewozu zostały określone w art. 774 k.c., zgodnie z którym „przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy”. Ustawa – Prawo przewozowe nie zawiera analogicznej definicji, w związku z czym zgodnie z art. 90 pr. przew. regulacja kodeksowa znajduje zastosowanie do obydwu aktów. Na tej podstawie można określić istotę umowy przewozu towarowego, którą jest dokonanie czynności faktycznej polegającej na translokacji rzeczy powierzonych do przewozu¹. Zdarzenie w postaci dostarczenia ich do miejsca przeznaczenia ma być nadrzędnym celem umowy; nie może być natomiast celem tylko dodatkowym, jak ma to miejsce np. przy umowie sprzedaży obejmującej dostarczenie rzeczy przez sprzedającego². Pozwala to również na odróżnienie umowy przewozu od umowy spedycji. Na podstawie umowy spedycji spedytor zobowiązany jest do wysłania lub odbioru przesyłki albo dokonania innych usług związanych z przewozem (art. 794 § 1 k.c.), a zatem do podjęcia czynności

¹ L. Ogieńko [w:] *System prawa handlowego, t. 9: Międzynarodowe prawo handlowe*, red. W. Popiołek, Warszawa 2013, s. 958; M. Stec, *Umowa...*, s. 70; J. Gospodarek, *Prawo...*, s. 48; M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 15; W. Górski, *Umowa...*, s. 41.

² M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 15.

o charakterze organizacyjnym i pomocniczym w stosunku do procesu przemieszczania przesyłki³.

Poza tym pierwszym, kluczowym elementem, w literaturze zwraca się także uwagę na kolejne cechy charakterystyczne umowy przewozu. Drugą z nich jest przypisanie przewoźnikowi kierownictwa nad procesem przemieszczenia przesyłki (fr. *maitrise de l'opération*)⁴. W związku z tym to przewoźnik, a nie jego kontrahent, jest organizatorem przewozu. Ta cecha umożliwia wyznaczenie granicy między umową przewozu a umową najmu środka transportowego⁵. Trzecia cecha umowy przewozu to odpłatność. Świadczy ona o dwustronnie zobowiązującym charakterze umowy i jest wyraźnie widoczna w definicji kodeksowej zawartej w art. 774 k.c. Taki sam sposób ukształtowania umowy przewozu na gruncie ustawy – Prawo przewozowe potwierdza treść art. 1 ust. 1 pr. przew., zgodnie z którym akt ten reguluje przewóz rzeczy wykonywany odpłatnie. Wprawdzie ustawa znajduje również zastosowanie do przewozu nieodpłatnego, ale tylko zastosowanie odpowiednie (art. 1 ust. 2 pr. przew.)⁶.

Ostatnia cecha to zawodowy charakter czynności podejmowanych przez przewoźnika. Aby mówić o spełnieniu tego warunku, konieczne jest prowadzenie przez niego działalności gospodarczej w jednej z dopuszczalnych form organizacyjno-prawnych⁷. Umowa przewozu jest zatem

³ Por. szerzej: W. Górski, *Umowa...*, s. 141; L. Ogiegło [w:] *System prawa prywatnego, t. 7: Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. J. Rajski, Warszawa 2018, s. 1139; T. Szancilo, *Odpowiedzialność...*, Warszawa 2013, s. 78.

⁴ M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 17.

⁵ D. Dąbrowski [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesolowski, *Konwencja...*, s. 64; M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 17; M. Stec, *Umowa...*, s. 71. W literaturze brytyjskiej akcentuje się element dzierżenia przesyłki przez przewoźnika (D.J. Hill, A. Messent, D. A. Glass, *CMR...*, s. 16). Jest to jednak kwestia powiązana, ponieważ dzierżenie przesyłki jest konsekwencją organizacji przewozu i sprawowania przez przewoźnika kontroli nad pojazdem i zawartością przestrzeni ładunkowej.

⁶ Por. też M. Stec, *Umowa...*, s. 72; M. Stec [w:] *System prawa prywatnego, t. 7*, red. J. Rajski, s. 1054; M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 28.

⁷ M. Stec [w:] *System prawa prywatnego, t. 7*, red. J. Rajski, s. 1061.

umową kwalifikowaną⁸, o charakterze co najmniej jednostronnie profesjonalnym. W konsekwencji jako przewoźnik może występować tylko podmiot dokonujący czynności w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa⁹. Może być on także zobowiązany do spełnienia dodatkowych wymogów administracyjnych (np. uzyskania licencji lub koncesji)¹⁰. Ich realizacja nie ma wprawdzie znaczenia w świetle art. 774 k.c.¹¹, ale w przepisie art. 1 ust. 1 pr. przew. mowa jest o wykonywaniu przewozu przez „uprawnionych do tego przewoźników”. Na tej podstawie w literaturze często przyjmuje się, że spełnienie obowiązków administracyjnych jest warunkiem stosowania ustawy¹². Należy jednak przychylić się do poglądu opozycyjnego, zgodnie z którym pojęcie uprawnionego przewoźnika powinno być rozumiane szeroko. Tym samym także na gruncie Prawa przewozowego obejmuje ono każdy podmiot świadczący usługę przewozową w zakresie działalności przedsiębiorstwa¹³. Odmienna interpretacja prowadziłaby do nieuzasadnionego uprzywilejowania przewoźników, którzy nie spełniają wymogów administracyjnych i dzięki temu unikają stosowania rygorystycznych regulacji dotyczących umowy przewozu¹⁴.

⁸ M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 27; J. Gospodarek, *Prawo...*, s. 52; T. Szanciło, *Prawo...*, s. 39; W. Górski, E. Mendyk, *Prawo transportu lądowego*, Warszawa 2005, s. 24.

⁹ W. Górski, *Umowa...*, s. 48; W. Górski, A. Żabski, *Prawo...*, s. 10; M. Stec, *Umowa...*, s. 98; T. Szanciło, *Odpowiedzialność...*, s. 112; M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 28. Por. też postanowienie SN z 23.05.1991 r., I CR 666/90, LEX nr 1779717.

¹⁰ Np. licencji wspólnotowej dla przewoźnika drogowego w rozumieniu art. 5a ust. 1 ustawy z 6.09.2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 58 ze zm.) albo licencji na przewóz rzeczy dla przewoźnika kolejowego w rozumieniu art. 43 ust. 1 ustawy z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 710 ze zm.). Por. szerzej: P. Wajda [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym*, red. P. Wajda, M. Wierzbowski, Warszawa 2014, s. 647.

¹¹ D. Dąbrowski [w:] *Umowa przewozu osób*, red. D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, Kraków 2018, s. 48.

¹² A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, s. 14; M. Stec [w:] *System prawa prywatnego*, t. 7, red. J. Rajska, s. 1061, T. Szanciło, *Prawo...*, s. 39.

¹³ K. Wesołowski [w:] *Prawo...*, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, s. 21; D. Dąbrowski [w:] *Umowa...*, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, s. 50.

¹⁴ K. Wesołowski [w:] *Prawo...*, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, s. 21; D. Dąbrowski [w:] *Umowa...*, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, s. 50.

Próbując określić miejsce umowy przewozu w krajowym systemie umów obligacyjnych, należy zaliczyć ją do grupy umów o świadczenie usług¹⁵, rozumianych jako wykonywanie określonych czynności dla jakiejś osoby¹⁶. Historycznie umowa ta wywodzi się z umowy o dzieło i w przeszłości była traktowana jako jej rodzaj¹⁷. W związku z wyraźnym wyodrębnieniem umowy przewozu obecnie taka kwalifikacja jest niedopuszczalna, ale z perspektywy świadczenia charakterystycznego nadal jest ona bliska umowie o dzieło. Widoczne jest to szczególnie w celu obydwu umów, którym jest osiągnięcie obiektywnie weryfikowalnego rezultatu¹⁸. Mimo to występują między nimi również istotne różnice. W przypadku umowy o dzieło rezultat jest zazwyczaj ucieleśniony i posiada materialny substrat, którego brak jest w umowie przewozu¹⁹. Z tego też względu efekt umowy przewozu nie poddaje się testowi na istnienie wad fizycznych, będącemu cechą charakterystyczną właśnie dla umowy o dzieło²⁰. Ponadto w orzecznictwie niekiedy przyjmuje się, iż nawet jeśli umowa przewiduje konkretny rezultat, ale nie odróżnia się on w żaden sposób od innych, które mogłyby występować w obrocie, to nie można mówić o jego zindywidualizowanym charakterze, również

¹⁵ M. Stec [w:] *System prawa prywatnego*, t. 7, red. J. Rajski, s. 1054; M. Stec, *Umowa...*, s. 70; M. Stec [w:] *System prawa handlowego*, t. 5: *Prawo umów handlowych*, red. M. Stec, Warszawa 2017, s. 1651; L. Ogiegło, *Usługi jako przedmiot stosunków obligacyjnych*, Katowice 1989, s. 83; M. Sośniak [w:] *Prawo przewozowe*, red. M. Sośniak, Katowice 1987, s. 45.

¹⁶ Z. Radwański, J. Panowicz-Lipska, *Zobowiązania: część szczegółowa*, Warszawa 2012, s. 178.

¹⁷ Zob. M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 41. wraz z przywołaną tam literaturą. Por. też W. Górski, *Umowa...*, s. 130.

¹⁸ M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 44; T. Szanciło, *Odpowiedzialność...*, s. 77.

¹⁹ M. Sośniak, *Prawo przewozu...*, s. 45. W wyroku SA w Krakowie z 28.06.2017 r. (III AUa 421/16, LEX nr 2350458) stwierdzono, że czynności obejmujące przewóz aktorów, dekoracji i sprzętu wraz z rozstawieniem i złożeniem sprzętu nie posiadają cech samostanności i nie są ucieleśnione w świecie zjawisk zewnętrznych, co wyklucza możliwość uznania takiej umowy za umowę o dzieło.

²⁰ Z. Radwański, J. Panowicz-Lipska, *Zobowiązania...*, s. 191. Wyrok SA w Szczecinie z 27.04.2017 r., III AUa 472/16, LEX nr 2338504; wyrok SA w Krakowie z 27.09.2017 r., III AUa 596/16, LEX nr 2372249; wyrok WSA w Warszawie z 27.04.2017 r., VI SA/Wa 2373/16, LEX nr 2315738.

Publikacja dotyczy tematyki wykonywania umowy przewozu na tle regulacji krajowych oraz międzynarodowych, tj. przepisów Kodeksu cywilnego, ustawy – Prawo przewozowe, a także trzech konwencji międzynarodowych regulujących przewóz drogowy (konwencja CMR), kolejowy (konwencja CIM) oraz lotniczy (konwencja montrealska). Poza zagadnieniami teoretycznoprawnymi w pracy zostały szeroko omówione kwestie praktyczne związane z poszczególnymi etapami wykonywania umowy przewozu, dotyczące m.in.:

- przygotowania przesyłki do przewozu,
- wydania rzeczy przewoźnikowi i sprawdzenia ich stanu,
- sporządzenia listu przewozowego,
- sporządzenia aktów dysponowania przesyłką,
- sposobów przewycięzania przeszkód w przewozie i wydaniu,
- wydania przesyłki odbiorcy w miejscu przeznaczenia.

W tym zakresie autor dokonuje, przy uwzględnieniu dorobku orzecznictwa sądów polskich i zagranicznych, wykładni obowiązujących regulacji i rozstrzyga najczęstsze problemy praktyczne pojawiające się przy stosowaniu analizowanych unormowań.

Publikacja przeznaczona jest zarówno dla adwokatów, radców prawnych oraz sędziów, jak i przedsiębiorców oraz menedżerów zajmujących się umowami przewozu rzeczy w obrocie krajowym i międzynarodowym.

Konrad Garnowski – doktor nauk prawnych, pracownik Instytutu Nauk Prawnych Uniwersytetu Szczecińskiego; radca prawny specjalizujący się w prawie gospodarczym; autor publikacji naukowych z zakresu prawa cywilnego, ze szczególnym uwzględnieniem prawa przewozowego.



ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA 801 04 45 45
ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL
WWW.PROFINFO.PL

ISSN 1897-4392
ISBN 978-83-8187-160-0

