

PRAWO PRZEWOZOWE

Komentarz

Dorota Ambrożuk
Daniel Dąbrowski, Krzysztof Wesołowski

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

WYDANIE **2**
ZMIENIONE I ROZSZERZONE

PRAWO PRZEWOZOWE

Komentarz

Dorota Ambrożuk
Daniel Dąbrowski, Krzysztof Wesołowski

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa

WYDANIE

2

ZMIENIONE I ROZSZERZONE

Stan prawny na 3 stycznia 2020 r.

Recenzent

Prof. dr hab. Leszek Ogiełło

Wydawca

Izabella Małecka

Redaktor prowadzący

Joanna Olówek

Opracowanie redakcyjne

Joanna Ośka

Projekt okładek serii

Wojtek Kwiecień-Janikowski, Przemek Dębowski

Łamanie

Andytex

Poszczególne części komentarza napisali:

Dorota Ambrożuk: art. 2–4, 7–34a, 81–87c, 93

Daniel Dąbrowski: art. 5, 35–58, 91

Krzysztof Wesołowski: wstęp, art. 1, 6, 62–80, 90

© Copyright by

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

ISBN 978-83-8187-500-4

2. wydanie

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

Wstęp

Prawo przewozowe zostało uchwalone w dniu 15.11.1984 r. i weszło w życie 1.07.1985 r. Założeniem twórców ustawy było wprowadzenie jednolitej regulacji umowy przewozu osób i rzeczy w czterech podstawowych gałęziach transportu: kolejowym, samochodowym, lotniczym i w żegludze śródlądowej. Ustawa zastąpiła wiele aktów prawnych, różnej rangi, zawierających regulacje umowy przewozu w ww. gałęziach transportu. Unifikacja regulacji miała sprzyjać m.in. rozwojowi przewozów multimodalnych, których wzrost był przewidywany w związku z postępującą konteneryzacją przewozów. Jej przepisy stanowią unormowanie szczególne w stosunku do przepisów kodeksu cywilnego, który w odniesieniu do gałęzi transportu objętych ustawą ma posiłkowe zastosowanie (zob. art. 775 k.c.).

Wzorem dla jednolitej regulacji były przepisy obowiązującego uprzednio dekretu z 24.12.1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz.U. z 1953 r. Nr 4, poz. 7). W związku z tym zawarta w ustawie regulacja charakteryzowała się (i dalej się charakteryzuje, choć w nieco mniejszym stopniu) typowym dla kolei formalizmem. Od samego zatem początku pojawiły się głosy krytyczne, wskazujące na nieadekwatność takiej regulacji w odniesieniu do innych gałęzi transportu, zwłaszcza lotniczego. W istocie rzeczy jednolitość unormowania nie została nigdy w pełni osiągnięta. Kwestie bardziej szczegółowe, uwzględniające techniczno-technologiczną specyfikę poszczególnych gałęzi transportu, normowano bowiem przepisami wykonawczymi.

Z założenia ustawa miała mieć charakter cywilnoprawny. Występujące w niej, na początku jej obowiązywania, nieliczne elementy o charakterze administracyjnoprawnym były ściśle związane z samą umową przewozu i typowe dla obowiązującego wówczas nakazowo-rozdzielczego modelu gospodarki (unormowanie obowiązku zawarcia umowy przewozu i wyjątków od niego, upoważnienia do wydawania regulaminów i trybu ich zatwierdzania).

W ciągu ponad 30-letniego okresu obowiązywania ustawa była wielokrotnie nowelizowana. Zmiany podyktowane były m.in. potrzebą przystosowania jej regulacji do zaistniałych po 1989 r. nowych warunków społeczno-gospodarczych (co udało się osiągnąć w połowicznym zakresie), a także dostosowania polskiego prawa wewnętrznego do prawa unijnego. Zmieniono zakres obowiązywania ustawy – najważniejsza zmiana polegała na wyłączeniu spod jej regulacji transportu lotniczego i objęciu nią tzw. przewozów komunalnych. Jednocześnie zmieniono sposób określenia zakresu unormowania (zob. komentarz do art. 1). Inne istotne zmiany to:

- ogólne wskazanie, co może być przedmiotem regulacji w drodze regulaminów wydawanych przez przewoźników;
- rezygnacja z regulacji tzw. umów związanych z przewozem (np. spedycji, najmu pojazdu) w drodze przepisów wykonawczych do ustawy;
- rezygnacja z formalnego i realnego charakteru umowy przewozu przesyłek towarowych;
- rezygnacja z obowiązku sprawdzenia masy i liczby sztuk przesyłki przy przyjmowaniu jej do przewozu;
- rezygnacja z regulacji terminów przewozu;
- rezygnacja z tzw. kar pieniężnych.

Większość ww. zmian była naturalną konsekwencją odchodzenia od modelu nakazowo-rozdzielczego. Zmierzała także do wyrównania pozycji stron umowy przewozu. Preponderancja sytuacji przewoźnika była przedmiotem krytyki praktycznie od początku obowiązywania ustawy. Nowelizacja ustawy w tym zakresie nie została jednak przeprowadzona w sposób konsekwentny (przykładem jest choćby niezmienio-

na regulacja art. 51 ust. 1, naruszająca zasadę bezpieczeństwa obrotu). Nie wszystkie też zmiany można ocenić pozytywnie (np. nową regulacją regulaminów, która przy braku wyraźnego unormowania charakteru przepisów ustawy rodzi pokusę umieszczania w nich postanowień odbiegających od treści ustawy m.in. w tak istotnych kwestiach jak odpowiedzialność przewoźnika, ustalenie wysokości odszkodowania czy tryb dochodzenia roszczeń – zob. komentarz do art. 4; krytycznie należy także ocenić zdjęcie z przewoźnika obowiązku sprawdzenia masy i liczby sztuk przesyłki – por. komentarz do art. 66). Ponadto, wprowadzając zmiany, które same w sobie poszły we właściwym kierunku (np. rezygnacja z formalnego i realnego charakteru umowy przewozu przesyłki towarowej), nie zawsze uwzględniano wszystkie skutki przyjętego początkowo modelu unormowania, co doprowadziło do przyjęcia rozwiązań niespójnych i niekonsekwentnych w stosunku do pozostałych przepisów.

Jednocześnie w wyniku kolejnych nowelizacji do ustawy wprowadzono wiele postanowień o administracyjnoprawnym charakterze, pozostających w bardzo luźnym związku z przedmiotem jej regulacji, czasem odnoszących się do jednej lub niektórych tylko gałęzi transportu objętych jej zakresem. Rozbiło to przyjętą koncepcję ustawy.

Praktycznie w niezmienionej od początku postaci obowiązują przepisy mające zasadnicze znaczenie dla umowy przewozu, dotyczące odpowiedzialności przewoźnika, ustalenia wysokości odszkodowania i dochodzenia roszczeń. Jedyna zmiana w zakresie odpowiedzialności przewoźnika przy przewozie osób wynika nie z nowelizacji ustawy, ale z wyroku Trybunału Konstytucyjnego (zob. uwaga do art. 62). Przepisy, o których mowa, w wielu aspektach rażą swoim anachronizmem. Nie są przystosowane do nowych warunków gospodarczych (w tym nowej tzw. otoczki prawnej) oraz współczesnego stanu techniki (np. dotyczącego protokolarnego dokumentowania szkód w przesyłce, ustalenia wysokości odszkodowania; zob. komentarz do art. 74 i 80). Niektóre z nich dawno straciły swój walor i dziś stanowią wręcz „hamulec” obrotu gospodarczego (obligatoryjny przedsądowy tryb reklamacji i odpowiadający mu obligatoryjny tryb wezwania do zapłaty

z 3-miesięcznymi terminami na rozpatrzenie reklamacji i wezwanie do zapłaty – zob. komentarz do art. 75).

Wskazane niespójności, braki i niedostatki regulacji zawartej w ustawie czy też jej nieadekwatność do współczesnych warunków stanowią poważną trudność w prawidłowej wykładni jej przepisów. Procesu tego nie ułatwia okoliczność objęcia części zagadnień regulowanych ustawą postanowieniami rozporządzeń prawa unijnego (nie zawsze klarownymi), mającymi pierwszeństwo przed regulacją ustawową (przewóz osób w transporcie kolejowym, autobusowym i w żegludze śródlądowej). Stąd też konieczność nowego spojrzenia na ustawę. Autorzy niniejszego komentarza, od lat zajmujący się problematyką przewozową, postawili sobie za cel przygotowanie w miarę zwięzłego opracowania, przydatnego przede wszystkim w praktyce. Do minimum ograniczony został tzw. aparat naukowy. Powoływane są z reguły prace nowsze, napisane w ostatnich latach. To samo dotyczy orzecznictwa. Uwagi natury historycznej zawarte zostały wyłącznie w zakresie pozwalającym na lepsze zrozumienie aktualnych problemów. W kwestiach dyskusyjnych prezentowane jest stanowisko autorów, a polemika z innymi zapatrywaniami sprowadzona została do najistotniejszych argumentów. Autorzy wyrażają nadzieję, że niniejsza publikacja okaże się przydatna w trudnym procesie stosowania prawa przewozowego.

Krzysztof Wesołowski, styczeń 2020 r.

USTAWA

z dnia 15 listopada 1984 r.

Prawo przewozowe¹

(tekst jedn. Dz.U. z 2020 r. poz. 8)

¹ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji transpozycji dyrektywy Rady 96/75/WE z 19 listopada 1996 r. w sprawie systemów czarterowania i wyznaczania stawek przewozowych w krajowej i międzynarodowej żegludze śródlądowej we Wspólnocie (Dz.Urz. WE L 304 z 27.11.1996, str. 12 ze zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 508 ze zm.).

nia dzieła”. W związku z tym należy przyjąć, że jeżeli na skutek wykonania instrukcji trasa przewozu uległa skróceniu, przewoźne należne przewoźnikowi należy pomniejszyć o kwotę, jaką zaoszczędził z tego powodu (nie ulega jednak pomniejszeniu zysk, który miał osiągnąć w związku z wykonaniem umowy).

Art. 55. [Przeszkody w przewozie lub wydaniu przesyłki]

1. Nadawca może zamieścić w liście przewozowym wskazówki co do postępowania z przesyłką na wypadek:

- 1) przeszkody w przewozie powodującej niemożność wykonania umowy zgodnie z warunkami określonymi w liście przewozowym;
- 2) przeszkody w wydaniu powodującej niemożność wydania przesyłki w miejscu przeznaczenia odbiorcy określonego w liście przewozowym.

Jeżeli w liście przewozowym brak takich wskazówek, przewoźnik zwraca się o nie do nadawcy.

2. W razie zmiany drogi przewozu przewoźnik może pobrać przewoźne za rzeczywistą drogę przewozu i obowiązuje go odpowiadający tej drodze termin przewozu, chyba że przeszkody w przewozie są zawinione przez przewoźnika.

3. W razie usunięcia przeszkody przed otrzymaniem wskazówek od nadawcy, przewoźnik kieruje przesyłkę do miejsca przeznaczenia lub wydaje ją odbiorcy, zawiadamiając o tym nadawcę.

4. Przepis art. 54 ust. 3 stosuje się odpowiednio, chyba że przeszkody w przewozie lub wydaniu przesyłki nastąpiły z winy przewoźnika.

I. Pojęcie przeszkód w przewozie i wydaniu

1. Przeszkoda w przewozie ma miejsce wówczas, gdy z jakiegokolwiek przyczyny wykonanie umowy zgodnie z jej warunkami jest niemożliwe. Dotyczy to np. sytuacji, gdy niemożliwe jest **dotrzymanie terminu przewozu, trasy przewozu, zastosowanie ustalonego środka transportu, dojazdu do miejsca przeznaczenia** itp. Zważywszy na fakt, że warunki umowy przewozu mogą być określone przez jej strony nie

tylko w liście przewozowym, ale także w inny sposób, należy przyjąć – wbrew literalnemu brzmieniu art. 55 ust. 1 pkt 1 – że chodzi o **wszelkie warunki umowy przewozu**, a nie tylko te, które zostały określone w liście przewozowym. Nie ma bowiem powodów, by przypisać odmienne znaczenie warunkom umowy ujawnionym w liście przewozowym oraz tym, które np. zostały zawarte w umowie stron sporządzonej na piśmie. O przeszkodach w przewozie można więc mówić także wówczas, gdy list przewozowy nie został wystawiony.

2. Przeszkoda w przewozie nie zachodzi w sytuacji, w której wykonanie umowy przewozu jest **jedynie znacznie utrudnione**, tj. wiąże się z koniecznością poniesienia przez przewoźnika dodatkowych kosztów itp. Pomimo takich przeszkód przewoźnik powinien więc wykonywać umowę zgodnie z jej warunkami. Niemożność wykonania umowy powinna być oceniana przy uwzględnieniu faktu, iż przewoźnik co do zasady może posługiwać się przy wykonywaniu umowy podwykonawcami (art. 5 pr. przew., art. 356 § 1 k.c.). O niemożności wykonania umowy można więc mówić tylko wtedy, gdy przewoźnik nie jest w stanie jej wykonać ani własnymi siłami, ani za pomocą podwykonawców (chyba że w umowie przewozu zastrzeżono obowiązek jej osobistego wykonania przez przewoźnika).
3. Przeszkody w przewozie mogą wystąpić na skutek okoliczności leżących po stronie nadawcy, odbiorcy lub przewoźnika, jak również niezależnych od uczestników przewozu. Przeszkody te mogą być spowodowane np. awarią pojazdu, niedostępnością infrastruktury drogowej lub kolejowej, koniecznością poprawienia ładowania, zabezpieczenia czy zapakowania przesyłki, brakami w dokumentach skutkującymi zatrzymaniem przesyłki przez odpowiednie organy, warunkami pogodowymi itp.
4. Przeszkoda w wydaniu przesyłki występuje, gdy przesyłka została przewieziona na miejsce przeznaczenia, natomiast **brak jest możliwości przekazania jej odbiorcy** wskazanemu w liście przewozowym (umowie). Może to wynikać z błędnego określenia miejsca przeznaczenia, błędnego określenia odbiorcy, odmowy przyjęcia przesyłki przez

odbiorcę, zamknięcia placówki odbiorcy, braku środków technicznych pozwalających na rozładunek.

5. Przeszkód w przewozie lub wydaniu przesyłki nie można utożsamiać z **następczą niemożliwością świadczenia** (art. 475, 493 i 495 k.c.). Pojęcie przeszkód w przewozie lub wydaniu ma szerzy zakres znaczeniowy. Przyjmuje się bowiem, że niemożliwość świadczenia występuje tylko wówczas, gdy brak możliwości spełniania świadczenia ma charakter trwały. Większość autorów nie traktuje zatem opóźnienia czy zwłoki w spełnieniu świadczenia jako niemożliwości świadczenia (por. K. Zagrobelny [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, Warszawa 2008, s. 853–854). Przeszkoda w przewozie lub wydaniu zachodzi natomiast zawsze wtedy, gdy świadczenie przewoźnika nie może być spełnione zgodnie z treścią zobowiązania, choćby odnosiło się to tylko do terminu spełnienia świadczenia.
6. Niejednokrotnie jednak przeszkoda w przewozie i wydaniu będzie skutkowałą następczą niemożliwością świadczenia. Zgodnie z kodeksem cywilnym jeżeli niemożliwość świadczenia jednej ze stron jest skutkiem okoliczności, **za które strona ta ponosi odpowiedzialność**, druga strona może odstąpić od umowy albo żądać naprawienia szkody wynikłej z niewykonania zobowiązania (art. 493 § 1 k.c.). Przepis ten należy stosować także do umowy przewozu, jeżeli dojdzie do powstania przeszkód w przewozie (wydaniu) zawinionych przez przewoźnika powodujących jednocześnie niemożliwość świadczenia przewoźnika. Nadawca wprawdzie i tak uprawniony jest do odstąpienia od umowy w każdym czasie na podstawie art. 53 ust. 1, jednakże skutki odstąpienia na podstawie art. 493 § 1 k.c. są odmienne, gdyż dają nadawcy możliwość domagania się odszkodowania od przewoźnika zgodnie z art. 494 k.c.
7. Niemożliwość świadczenia na skutek okoliczności, za które **żadna ze stron nie ponosi odpowiedzialności**, została uregulowana w art. 495 k.c. Przepis ten ma jednak ograniczone zastosowanie do umowy przewozu. Może dotyczyć sytuacji, w której przewóz nie został rozpoczęty, np. ze względu na to, że przesyłka, która miała zostać zabrana od

nadawcy, uległa zniszczeniu. Przewoźnik nie może w takim wypadku domagać się przewoźnego. Jeżeli natomiast świadczenie staje się niemożliwe już w trakcie wykonywania przewozu, to przewoźnikowi powinno należeć się przewoźne za już wykonany odcinek, natomiast kwestie dalszych rozliczeń między stronami powinny być uregulowane na podstawie art. 55 ust. 4.

8. Jeżeli strony w umowie ustaliły alternatywny sposób wykonania świadczenia przez przewoźnika (np. alternatywną trasę przewozu – por. poniżej pkt II, teza 1), to brak możliwości wykonania umowy zgodnie z pierwszym ze sposobów nie będzie równoznaczny z niemożliwością świadczenia przewoźnika.

II. Postępowanie na wypadek przeszkód w przewozie lub w wydaniu

1. Wskazówki co do postępowania z przesyłką na wypadek przeszkód w przewozie lub w wydaniu mogą być zamieszczone przez nadawcę w **liście przewozowym**. W takim wypadku zamieszczenie wskazówek powinno mieć miejsce na etapie wystawiania listu przewozowego i należy je zawrzeć na wszystkich jego egzemplarzach. Ze sformułowania przepisu art. 55 ust. 1 wynika, że wskazówki zamieszczane w liście przewozowym są określane przez nadawcę jednostronnie i nie muszą być uzgadniane z przewoźnikiem. Nie ma jednak przeszkód, aby strony **ustaliły w umowie** alternatywne warunki wykonywania umowy na wypadek, gdyby umowa nie mogła być wykonana zgodnie z jej pierwotnymi warunkami.
2. Jeżeli z listu przewozowego ani umowy między stronami nie wynika sposób zachowania przewoźnika w przypadku przeszkód w przewozie lub wydaniu, to przewoźnik powinien zwrócić się o wskazówki **do nadawcy**. Wykładnia funkcjonalna art. 55 ust. 1 zdanie drugie prowadzi jednak do wniosku, że w sytuacji gdy doszło do przeszkody w przewozie, a prawo do rozporządzania przesyłką przeszło na odbiorcę (por. art. 53 ust. 4), przewoźnik powinien zwrócić się o odpowiednie wskazówki **do odbiorcy**. Wymaga tego ochrona interesów odbiorcy, który

Dorota Ambrożuk – doktor nauk prawnych; pracownik Instytutu Nauk Prawnych Uniwersytetu Szczecińskiego; radca prawny; autorka wielu publikacji z zakresu prawa cywilnego, w tym transportowego.

Daniel Dąbrowski – doktor nauk prawnych; pracownik Instytutu Nauk Prawnych Uniwersytetu Szczecińskiego; radca prawny; autor wielu publikacji z zakresu prawa cywilnego, w tym transportowego.

Krzysztof Wesołowski – doktor habilitowany nauk prawnych; profesor w Instytucie Nauk Prawnych Uniwersytetu Szczecińskiego; radca prawny; autor wielu prac z prawa cywilnego, w tym transportowego.

W komentarzu kompleksowo omówiono zasady przewozu osób i rzeczy wykonywanego przez uprawnionych do tego przewoźników – opierając się zarówno na przepisach komentowanej ustawy, jak i innych regulacjach prawnych dotyczących przewozu osób i rzeczy, w tym rozporządzeń unijnych mających pierwszeństwo przed regulacją ustawową.

W książce przedstawiono m.in. zagadnienia dotyczące:

- dokumentów związanych z przewozem,
- odpowiedzialności przewoźnika,
- rozporządzania przesyłką,
- przeszkód w przewozie i wydaniu przesyłki,
- ustalenia wysokości odszkodowania i sposobu dochodzenia roszczeń.

Autorzy wskazali na regulacje, których prawidłowa wykładnia powoduje najwięcej trudności lub kontrowersji. Książka prezentuje orzecznictwo Sądu Najwyższego i sądów apelacyjnych oraz poglądy doktryny.

Komentarz przeznaczony jest dla adwokatów i radców prawnych zajmujących się problematyką przewozową oraz sędziów orzekających w wydziałach gospodarczych i cywilnych. Będzie także przydatny pracownikom przedsiębiorstw przewozowych i spedycyjnych oraz towarzystw ubezpieczeniowych działających na rynku ubezpieczeń transportowych.



ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA 801 04 45 45

ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL

WWW.PROFINFO.PL

ISBN 978-83-8187-500-4

