

UMOWA PRZEWOZU OSÓB I RZECZY W PRAWIE POLSKIM

Dorota Ambrożuk, Daniel Dąbrowski
Konrad Garnowski, Krzysztof Wesołowski

UMOWA PRZEWOZU OSÓB I RZECZY W PRAWIE POLSKIM

Stan obecny i kierunki zmian

Dorota Ambrożuk, Daniel Dąbrowski
Konrad Garnowski, Krzysztof Wesołowski

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa

SERIA **MONOGRAFIE**

Stan prawny na 28 lutego 2020 r.

Recenzent

Dr hab. Zbigniew Kwaśniewski, sędzia Sądu Najwyższego w stanie spoczynku

Wydawca

Izabella Małecka

Redaktor prowadzący

Kinga Zajac

Opracowanie redakcyjne

Violet Design Wioletta Kowalska

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 978-83-8187-483-0

ISSN 1897-4392

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: ksiazki@wolterskluger.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	9
---------------------	---

Wstęp	13
-------------	----

Rozdział I

Ewolucja źródeł prawa dotyczących umowy przewozu pochodzących od prowadzący krajowego	15
1. Kodeks cywilny	15
2. Ustawa – Prawo przewozowe	17
2.1. Geneza ustawy – Prawo przewozowe	17
2.2. Ewolucja ustawy – Prawo przewozowe	19
2.3. Stan obecny – ogólna charakterystyka ustawy	23
2.4. Ogólna ocena aktualnego stanu ustawy	25

Rozdział II

Model regulacji umowy przewozu w prawie wewnętrznym	27
1. Uwagi wstępne	27
2. Miejsce regulacji	29
3. Charakter i zakres regulacji umowy przewozu w Kodeksie cywilnym	32
4. Unifikacja czy gałęziowy charakter regulacji?	35
4.1. Uwagi ogólne	35
4.2. Metoda unifikacji prawa krajowego z prawem międzynarodowym	36
4.2.1. Przewozy drogowe dotyczące przesyłek	38
4.2.2. Przewozy kolejowe	40
4.2.3. Przewozy lotnicze	41

4.2.4. Przewozy wodne śródlądowe	43
5. Regulacja przewozów multimodalnych	43

Rozdział III

Umowa przewozu osób – zawarcie i wykonanie	47
1. Źródła prawa w zakresie umowy przewozu osób	47
2. Istota umowy przewozu osób	59
3. Zawarcie umowy przewozu osób, bilet	61
4. Jednostronna zmiana lub odstąpienie od umowy przez podróżnego	64
5. Wykonanie umowy przewozu osób	67
6. Przewóz przesyłek bagażowych	70

Rozdział IV

Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu osób.

Ustalenie wysokości odszkodowania	73
1. Zakres regulacji	73
2. Odpowiedzialność za utratę życia i zdrowia pasażera	75
3. Odpowiedzialność za szkody w przewożonym bagażu	89
4. Odpowiedzialność za niezachowanie terminu przewozu	103

Rozdział V

Umowa przewozu rzeczy – zawarcie i wykonanie	115
1. Uwagi ogólne o umowie przewozu rzeczy	115
2. Zawarcie umowy przewozu rzeczy	116
3. Wykonanie umowy przewozu rzeczy	117
3.1. Czynności poprzedzające przemieszczenie przesyłki	117
3.1.1. Przygotowanie rzeczy do przewozu	117
3.1.2. Deklaracja wartości przesyłki	120
3.1.3. Czynności ładunkowe i zabezpieczające	122
3.1.4. Sprawdzenie stanu przesyłki	124
3.2. List przewozowy	126
3.2.1. Uwagi ogólne, obowiązek sporządzenia listu przewozowego	126
3.2.2. Treść listu przewozowego	127
3.2.3. Forma listu przewozowego	129

3.2.4. List przewozowy jako dowód	130
3.3. Sytuacja uczestników przewozu na etapie translokacji przesyłki	133
3.3.1. Wybór trasy i czasu przewozu	133
3.3.2. Dysponowanie przesyłką	134
3.3.2.1. Uwagi ogólne	134
3.3.2.2. Uprawnienia związane z dysponowaniem przesyłką	135
3.3.2.3. Podmiot uprawniony	138
3.3.2.4. Warunki skorzystania z uprawnienia	141
3.3.2.5. Ograniczenia w dysponowaniu przesyłką	142
3.4. Przeszkody w przewozie	143
3.4.1. Uwagi ogólne	143
3.4.2. Obowiązek zażądania instrukcji	144
3.4.3. Likwidacja przesyłki	146
3.4.4. Należności przewoźnika	148
3.5. Zakończenie przewozu	148
3.5.1. Awizacja i przedawizacja	148
3.5.2. Sytuacja prawna odbiorcy	149
3.5.2.1. Uprawnienia odbiorcy	149
3.5.2.2. Obowiązki odbiorcy	150
3.5.3. Przeszkody w wydaniu	153
3.5.3.1. Uwagi ogólne	153
3.5.3.2. Zakres obowiązków przewoźnika	154
3.5.3.3. Podmiot uprawniony do wydawania instrukcji i wymogi ich skuteczności	155

Rozdział VI

Odpowiedzialność przewoźnika za szkody

przy przewozie przesyłek	157
1. Uwagi wprowadzające	157
2. Zakres regulacji	158
3. Charakter przepisów o odpowiedzialności przewoźnika	160
4. Odpowiedzialność za szkody w substancji przesyłki i opóźnienie w przewozie	161
5. Odpowiedzialność z innych tytułów	169
6. Ustalenie wysokości odszkodowania	170

Rozdział VII

Dochodzenie roszczeń	183
1. Uwagi wprowadzające	183
2. Akty staranności odbiorcy	184
3. Środki dowodowe służące wykazaniu szkody w substancji przesyłki	192
4. Droga reklamacji w wewnętrznym prawie przewozowym	195
5. Legitymacja do dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika	201
6. Terminy przedawnienia roszczeń	207
7. Dochodzenie roszczeń pomiędzy przewoźnikami	209
Podsumowanie	215
Bibliografia	223
Autorzy	229

WSTĘP

Prawo przewozowe stanowi „mozaikę wielu aktów normatywnych, różnej rangi i różnego zakresu uregulowania, obowiązujących w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu”. To stwierdzenie wybitnego znawcy prawa przewozowego – profesora Władysława Górskiego¹ – odnosiło się do stanu istniejącego przed uchwaleniem w 1984 r. ustawy – Prawo przewozowe. Po prawie 40 latach jest ono aktualne bardziej niż kiedykolwiek. Źródła prawa przewozowego – rozumianego ściśle jako regulacja o charakterze cywilnoprawnym dotycząca umowy przewozu osób i rzeczy – są bogate jak nigdy wcześniej. Obejmują one nie tylko akty prawa krajowego (zarówno rangi ustawowej, jak i podstawowej) oraz umowy międzynarodowe, ale także szereg rozporządzeń wydanych przez Unię Europejską. Unormowanie umowy przewozu, zwłaszcza w odniesieniu do przewozu osób, trafnie zatem można określić mianem multicytrycznego – akty prawne dotyczące tej umowy pochodzą z różnych ośrodków prawotwórczych, powstały w różnym czasie, podlegają różnym zasadom wykładni. Wszystkie te akty oddziałują na siebie, jedne z nich mają pierwszeństwo, inne stosowane są wyłącznie uzupełniająco. Istniejąca obecnie mozaika jest zazwyczaj trudna do odczytania bez szczegółowej analizy zakresu zastosowania poszczególnych aktów, wymagającej nierzadko odnoszenia się do innych źródeł prawa.

¹ W. Górski, *Przewóz ładunków w żegludze śródlądowej w świetle przepisów ustawy: Prawo przewozowe*, „Studia Iuridica Maritima” 1988/1, s. 32.

Dokonana ponad 40 lat temu częściowa kodyfikacja umowy przewozu w prawie polskim nie wytrzymała próby czasu. Będąca jej efektem ustawa – Prawo przewozowe w dalszym ciągu odgrywa ważną rolę, jednak zawarta w niej regulacja wymaga istotnych zmian. Wynika to nie tylko z niedoskonałości tej ustawy, nieprzystawania zawartych w niej rozwiązań do aktualnego systemu gospodarczego. Duże znaczenie mają także wspomniane powyżej procesy europeizacji prawa przewozu (zwłaszcza ochrony praw pasażerów) oraz jego globalizacji. Nie można też pomijać istotnego wpływu rozwoju poszczególnych gałęzi transportu, zmian technologicznych oraz dotyczących struktury wykonywanych przewozów. Wszystkie te procesy nakazują na nowo postawić pytanie o miejsce, metodę i treść regulacji umowy przewozu w prawie krajowym oraz o sposób określenia relacji pomiędzy regulacją krajową a aktami prawa międzynarodowego i unijnego. Celem niniejszej pracy jest próba odpowiedzi na to pytanie. Autorzy starają się wskazać miejsce uregulowania umowy przewozu – czy należy zachować odrębną ustawę normującą tę umowę, pozostawić jedynie regulację w Kodeksie cywilnym, czy też wybrać inne rozwiązanie? Czy oraz w jaki sposób ujednoclić regulację, a zwłaszcza zasady odpowiedzialności przewoźnika? Jak uregulować umowę przewozu osób w sytuacji, gdy w najistotniejszych gałęziach transportu została ona objęta prawem unijnym? Czy w obliczu globalizacji umowy przewozu podejmować starania stworzenia własnych, oryginalnych rozwiązań, czy raczej korzystać ze wzorców podsuwanych przez umowy międzynarodowe, a nawet bezpośrednio odsyłać do tych umów?

Wyrażone w niniejszej pracy poglądy mają być głosem w dyskusji. Niektóre tezy mogą wydawać się zbyt odważne lub całkowicie nietrafne. Wydaje się jednak, że naukowa refleksja nad aktualnym stanem regulacji umowy przewozu i kierunków jej rozwoju jest niezbędna, tak by przyszła regulacja tej umowy uzyskała kształt w pełni odpowiadający wymogom nowoczesnego transportu.

4. Jednostronna zmiana lub odstąpienie od umowy przez podróżnego

Przepisy Kodeksu cywilnego dotyczące umowy przewozu osób nie zawierają żadnych regulacji odnośnie do uprawnienia zmiany lub odstąpienia od umowy przewozu osób przez którąś ze stron tej umowy. Chodzi tu o regulacje szczególne w stosunku do ogólnych zasad wykonywania zobowiązań umownych.

Te szczególne uprawnienia w wyżej wymienionym zakresie – za wyjątkiem komunikacji miejskiej – przyznano podróżnemu, a w grupowych przewozach osób – organizatorowi grupowego przewozu osób, na mocy przepisów art. 17 i 22 pr. przew. I tak przepis art. 17 ust. 1 pr. przew. przewiduje, że podróżny może zmienić umowę przewozu lub odstąpić od niej przed rozpoczęciem podróży albo w miejscu zatrzymania środka transportowego na drodze przewozu. Zgodnie zaś z art. 17 ust. 2 pr. przew. zmiana umowy może dotyczyć: terminu odjazdu, miejscowości przeznaczenia i klasy środka transportowego. Jednocześnie ustawodawca wskazał, że powyższa zmiana może pociągać za sobą obowiązek dopłaty po stronie podróżnego na rzecz przewoźnika albo obowiązek zwrotu przez przewoźnika na rzecz podróżnego odpowiedniej części świadczenia (art. 17 ust. 3 pr. przew.). W przypadku zaś odstąpienia przez podróżnego od umowy przysługuje mu zwrot należności stosowny do niewykorzystanego świadczenia przewozowego po potrąceniu części należności zwanej odstępnym, przy czym prawo do potrącenia nie przysługuje przewoźnikowi, jeżeli podróżny odstąpił od umowy przewozu z przyczyn występujących po stronie przewoźnika (art. 17 ust. 4 pr. przew.).

Poza tym ostatnim przypadkiem wskazane przepisy stanowią nadmierne uprzywilejowanie podróżnego (względnie organizatora grupowego przewozu) wobec przewoźnika. Przyznają bowiem przewoźnikowi jednostronne uprawnienie prawo kształtujące²⁴, które co do zasady wiąże przewoźnika. W przypadku odstąpienia od umowy przewozu przez

²⁴ Tak K. Wesołowski [w:] W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny. Prawo przewozowe. CMR*, Gdańsk

pasażera nie musi on podawać żadnych przyczyn takiego odstąpienia, a przewoźnik nie może się takiemu odstąpieniu sprzeciwić²⁵. Nieco inaczej wygląda kwestia zmiany umowy przewozu przez pasażera. Wprawdzie i tu pasażer nie musi w żaden sposób uzasadniać zmiany objętej zakresem wynikającym z wyżej wymienionego przepisu, ale przewoźnik będzie zobligowany do jej wykonania tylko wówczas, gdy będzie ona możliwa do zrealizowania przez niego i nie pociągnie za sobą negatywnych skutków dla innych podróżnych²⁶. Nie zmienia to jednak istoty rzeczy, że takie jednostronne uprawnienia przyznane podróżnemu, w kształcie przewidzianym Prawem przewozowym, nie powinny być utrzymane. Nie można bowiem abstrahować od czasu, kiedy owe przepisy powstały. W dobie gospodarki nakazowo-rozdziałowej na krajowym rynku usług przewozowych funkcjonowały wówczas, co do zasady, duże państwowe przedsiębiorstwa przewozowe niemające większych trudności z pozyskaniem podróżnych, choćby z uwagi na brak konkurencji. Zmiana czy nawet odstąpienie od umowy przewozu przez pojedynczych pasażerów nie stanowiły dla nich żadnego problemu, gdyż nie wpływały znacząco na koszty ich funkcjonowania. W dobie gospodarki rynkowej, gdy na rynku usług przewozowych konkurują ze sobą różni przedsiębiorcy, w tym także dysonujący niewielką flotą transportową (mikro i mali przedsiębiorcy), utrata przez niektórych z nich dochodów, szczególnie na skutek odstąpienia przez pasażera od umowy przewozu z przyczyn leżących wyłącznie po stronie tego pasażera, może być dość odczuwalna. Zwłaszcza że przy takim ukształtowaniu przepisu art. 17 pr. przew., gdy podróżny może odstąpić od umowy przewozu w każdym momencie, a więc tuż przed jej rozpoczęciem, a nawet w jej trakcie, przewoźnik nie ma realnych szans na pozyskanie nowego pasażera w miejsce tego, który zrezygnował z usługi transportowej.

2006, s. 77; odmiennie A. Kolarski, *Prawo...*, s. 42; por. też T. Szanciło, *Prawo...*, s. 108–110.

²⁵ Zob. D. Ambrożuk [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe...*, s. 98.

²⁶ Zob. D. Ambrożuk [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe...*, s. 101–102; por. też T. Szanciło, *Prawo...*, s. 108–110.

Warto przy tym zaznaczyć, że również przepisy międzynarodowych konwencji przewozowych oraz przepisy unijne nie przyznają podróżnym takich jednostronnych uprawnień do zmiany lub odstąpienia od umowy przewozu, gdy wyłączna przyczyna leży po stronie pasażera (czym innym są bowiem sytuacje, gdy przyczyna leży po stronie przewoźnika). Jedynie Kodeks morski przepisem art. 175 przyznaje pasażerowi prawo do odstąpienia od umowy za zwrotem przewoźnego, z możliwością zatrzymania przez przewoźnika co najwyżej 1/4 opłaty za przewóz, w sytuacji gdy przed rozpoczęciem podróży przewoźnik nie zdoła sprzedać biletu innemu pasażerowi. Warunkiem żądania zwrotu przewoźnego przez podróżnego jest jednak odstąpienie przez niego od umowy (zawiadomienie przewoźnika o odstąpieniu) co najmniej na 7 dni przed planowanym terminem podróży. Późniejsze odstąpienie pasażera od umowy albo nieprzybycie przez niego na statek w oznaczonym czasie, czy to przed rozpoczęciem podróży, czy też w czasie podróży przed zakończeniem postoju, nie stanowi podstawy roszczenia o zwrotu uiszczonej opłaty za przewóz. Tym samym – w przeciwieństwie do regulacji zawartej w Prawie przewozowym – Kodeks morski zabezpiecza interes ekonomiczny przewoźnika morskiego na wypadek odstąpienia przez pasażera od umowy przewozu. Odrębną kwestią pozostaje to, czy przewidziane w Kodeksie morskim zabezpieczenie jest wystarczające. Kwestia ta jednak wykracza poza niniejsze opracowanie.

Reasumując, nowa regulacja umowy przewozu osób zawarta w Kodeksie cywilnym nie powinna przyznawać podróżnym prawa do jednostronnej zmiany lub odstąpienia od umowy przewozu osób, gdy przyczyna taka leży po stronie podróżnego. Uprawnienia takie mogą być jednak przyznane podróżnym przez poszczególnych przewoźników w drodze umów lub regulaminów przewozu przez nich wydawanych, stanowiąc np. element pozyskiwania potencjalnych klientów. Można bowiem zakładać, że potencjalni klienci będą chętniej zawierać umowy na długo przed planowaną podróżą z przewoźnikami, którzy np. za stosunkowo niedużym odstępem umożliwią pasażerom rezygnację z usługi przewozowej albo po uiszczeniu niewielkiej opłaty dokonają np. przebukowania biletu na inny termin.

W opracowaniu szczegółowo omówiono zagadnienia odnoszące się do miejsca, metody i treści regulacji umowy przewozu w prawie krajowym oraz do sposobu określenia relacji pomiędzy regulacją krajową a aktami prawa międzynarodowego i unijnego. Przedmiotem poszczególnych rozdziałów są problemy dotyczące m.in.:

- istoty umowy przewozu osób, jej zawarcia oraz wykonania,
- przewozu przesyłek bagażowych,
- odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu osób i ustalenia wysokości odszkodowania,
- istoty umowy przewozu rzeczy, jej zawarcia oraz wykonania,
- odpowiedzialności przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek oraz
- dochodzenia roszczeń z umowy przewozu.

Książka jest przeznaczona dla adwokatów, radców prawnych, sędziów, menedżerów wszystkich szczebli, pracowników firm przewozowych, spedycyjnych, zakładów ubezpieczeń oraz nadawców i odbiorców przesyłek.

„Autorzy (...) nie ograniczyli się wyłącznie do prezentacji obecnego stanu prawnego w przedmiocie umowy przewozu osób i rzeczy, ale przedstawili również pogłębioną i przekonująco uzasadnioną wizję kierunku preferowanych, potrzebnych zmian legislacyjnych. (...) Opracowanie ma niewątpliwie charakter nowatorski, wypełnia lukę istniejącą obecnie na rynku wydawniczym zwłaszcza w odniesieniu do szeroko ujętego przedmiotowego zakresu analizowanej materii, a jednocześnie dowodzi znakomitej znajomości przez Współautorów prezentowanej niełatwej problematyki”.

Dr hab. Zbigniew Kwaśniewski, sędzia SN w stanie spoczynku



ISSN 1897-4392
ISBN 978-83-8187-483-0



ZAMÓWIENIA:

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