
MONOGRAFIE PRAWNICZE

ODPOWIEDZIALNOŚĆ
KONTRAKTOWA PRZEWOŹNIKA
PRZY PRZEWOZIE DROGOWYM
PRZESYŁEK TOWAROWYCH

TOMASZ SZANCIŁO



Wydawnictwo C. H. Beck

MONOGRAFIE PRAWNICZE

TOMASZ SZANCIŁO • ODPOWIEDZIALNOŚĆ KONTRAKTOWA
PRZEWÓZNIKA PRZY PRZEWODZIE DROGOWYM PRZESYŁEK TOWAROWYCH

Polecamy nasze publikacje z tej serii:

Przemysław Feliga

**STANOWISKO PRAWNE SYNDYKA W PROCESIE
DOTYCZĄCYM MASY UPADŁOŚCI**

Jarosław Zagrodnik

**MODEL INTERAKCJI POSTĘPOWANIA PRZYGOTOWAWCZEGO
ORAZ POSTĘPOWANIA GŁÓWNEGO W PROCESIE KARNYM**

Krzysztof Kozłowski

**PRAWO ŁASKI PREZYDENTA RP. HISTORIA. REGULACJA.
PRAKTYKA**

Paweł Daniluk

PRZESTĘPSTWA PODOBNE W POLSKIM PRAWIE KARNYM

Maria Magdalena Lewandowicz

E-HAZARD. STUDIUM Z KOMPARATYSTYKI PRAWNICZEJ



Legalis
System Informacji Prawnej

www.ksiegarnia.beck.pl

[Kup książkę](#)

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ
KONTRAKTOWA PRZEWÓŹNIKA
PRZY PRZEWÓZIE DROGOWYM
PRZESYŁEK TOWAROWYCH**

TOMASZ SZANCIŁO



WYDAWNICTWO C. H. BECK
WARSZAWA 2013

Wydawca: Natalia Adamczyk



© **Wydawnictwo C. H. Beck 2013**

Wydawnictwo C. H. Beck Sp. z o.o.
ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa

Skład i łamanie: Wydawnictwo C. H. Beck
Druk i oprawa: Elpil, Siedlce

ISBN 978-83-255-5179-7



ISBN e-book 978-83-255-5180-3

[Kup książkę](#)

Spis treści

Wprowadzenie	XI
Wykaz skrótów	XIX
Literatura	XXV
Akty prawne	XXXIII
Orzecznictwo	XXXVII
Rozdział I. Geneza i źródła prawa przewozowego	1
§ 1. Prawo transportowe a prawo przewozowe	1
I. Istota transportu i przewozu	1
II. Rodzaje prawa transportowego	3
§ 2. Geneza i ewolucja prawa przewozowego	5
I. Uwagi wstępne	5
II. Rozwój prawa przewozowego	6
1. Prawo przewozowe w prawie rzymskim	6
2. Prawo przewozowe w prawie germańskim	10
3. Prawo przewozowe w prawie anglosaskim	15
4. Prawo przewozowe w Polsce	19
§ 3. Źródła prawa przewozowego	22
I. Pojęcie źródeł prawa	22
II. Kodeks cywilny i zakres jego zastosowania	23
III. Ustawa – Prawo przewozowe	28
1. Uwarunkowania uchwalenia ustawy	28
2. Zakres zastosowania ustawy	31
IV. Szczególne źródła prawa przewozowego	33
1. Prawo morskie	33
2. Prawo lotnicze	35
3. Prawo pocztowe	36
4. Prawo przesyłowe	38
5. Prawo transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej	39
V. Akty wykonawcze	41
VI. Konwencje międzynarodowe (akty prawa międzynarodowego)	49
1. Konwencje w różnych gałęziach transportu	49

2. Geneza konwencji CMR	51
3. Zakres zastosowania konwencji CMR	52
VII. Prawo umowne	58
1. Pojęcie i znaczenie <i>lex contractus</i>	58
2. Stosowanie <i>lex contractus</i>	60
3. Regulaminy w przewozie drogowym	64
4. Regulaminy w innych gałęziach transportu	71
Rozdział II. Umowa przewozu drogowego przesyłek towarowych	77
§ 1. Charakter prawny umowy przewozu	77
I. Cel i rozróżnienie umowy przewozu	77
II. Obowiązek kontraktowania	84
III. Konsensualny charakter umowy	86
IV. Forma zawarcia umowy a list przewozowy	88
§ 2. Elementy umowy przewozu przesyłki towarowej	95
I. Elementy przedmiotowo istotne	95
1. Przedmiot przewozu	95
A. Uwagi ogólne	95
B. Rzecz i towar a przesyłka	96
C. Klasyfikacja przesyłek	98
D. Cechy przesyłki towarowej	100
E. Przewóz rzeczy szczególnych	103
2. Trasa przewozu	108
3. Wynagrodzenie przewoźnika	110
II. Inne elementy umowy przewozu	118
§ 3. Strony umowy przewozu i ich status prawny	128
I. Przewoźnik	128
II. Przewoźnik faktyczny	137
III. Przewoźnik sukcesywny	143
IV. Kontrahent przewoźnika	151
Rozdział III. Zasady i przesłanki odpowiedzialności przewoźnika w drogowym przewozie przesyłek towarowych	157
§ 1. Ogólna charakterystyka zasad odpowiedzialności przewoźnika	157
I. Zbieg odpowiedzialności kontraktowej i deliktowej	157
II. Dobra chronione w przewozie przesyłek towarowych	162
§ 2. Zasady odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika	165
I. Pojęcie i rodzaje zasad odpowiedzialności	165
1. Zasada winy	165
2. Zasada ryzyka	167
3. Inne zasady odpowiedzialności	168

II. Zasady odpowiedzialności przewoźnika w polskim prawie przewozowym	169
1. Odpowiedzialność przewoźnika na zasadzie ryzyka	169
2. Odpowiedzialność przewoźnika na innych zasadach	172
A. Odpowiedzialność z tytułu niewykonania polecenia	172
B. Odpowiedzialność z tytułu utraty dokumentów	175
C. Odpowiedzialność z tytułu awizacji	176
III. Zasady odpowiedzialności przewoźnika w konwencji CMR	178
1. Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w substancji przesyłki i za opóźnienie	178
2. Odpowiedzialność przewoźnika z innych tytułów	183
§ 3. Przesłanki odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika	187
I. Uwagi ogólne	187
II. Szkoda	189
1. Szkoda w prawie cywilnym	189
2. Szkody transportowe	198
A. Pojęcie szkody transportowej	198
B. Szkoda w substancji przesyłki	203
C. Szkoda z tytułu opóźnienia w przewozie	217
3. Szkody z innych tytułów	224
III. Związek przyczynowy	225
IV. Związek czasowy	228
Rozdział IV. Granice odpowiedzialności przewoźnika	231
§ 1. Przyczyny egzoneracyjne w prawie cywilnym	231
I. Pojęcie i znaczenie przyczyn egzoneracyjnych	231
II. Siła wyższa	232
III. Wina poszkodowanego	237
IV. Wina osoby trzeciej	241
§ 2. Przyczyny zwalniające w prawie przewozowym	242
I. Uwagi ogólne	242
II. Przyczyny ogólne a przyczyny uprzywilejowane	243
III. Charakter przyczyn uprzywilejowanych	246
§ 3. Przyczyny zwalniające ogólne	249
I. Uwagi ogólne	249
II. Przyczyny leżące po stronie nadawcy i odbiorcy	250
1. Zakres podmiotowy	250
2. Wina przewoźnika	253
3. Rodzaje okoliczności leżących po stronie osoby uprawnionej	256

II. Właściwości a wady własne towaru	260
1. Istota właściwości i wad towaru	260
2. Ubytki naturalne	264
3. Wpływ wad towaru na odpowiedzialność przewoźnika	267
4. Przewóz w zamkniętym środku transportowym i pojemniku transportowym	269
III. Siła wyższa a okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć	273
1. Uwagi ogólne	273
2. Stan pojazdu	276
3. Warunki atmosferyczne	279
4. Kradzież i rozbój	281
5. Inne okoliczności	290
6. Wnioski końcowe	293
§ 4. Przyczyny zwalniające uprzywilejowane	296
I. Uwagi ogólne	296
II. Przyczyny wspólne dla polskiego prawa przewozowego i konwencji CMR	297
1. Braki i nieprawidłowości w opakowaniu przesyłki	297
2. Naturalne właściwości rzeczy	301
3. Załadunek, rozmieszczenie i rozładunek przesyłki	304
4. Oznaczenie rzeczy szczególnych	310
II. Przyczyny dodatkowe w polskim prawie przewozowym	313
III. Przyczyny dodatkowe w konwencji CMR	316
1. Przewóz otwartymi pojazdami	316
2. Cechy i numery na sztukach przesyłki	317
3. Przewóz żywych zwierząt	317
§ 5. Ograniczenie zakresu odpowiedzialności przewoźnika	318
I. Instytucja przyczynienia – uwagi ogólne	318
II. Przyczynienie w prawie przewozowym	320
Rozdział V. Wysokość odszkodowania i zasady jego ustalenia	323
§ 1. Zasady naprawienia szkody w prawie przewozowym	323
I. Sposoby naprawienia szkody w substancji przesyłki	323
II. Pojęcie zwykłej wartości przesyłki	326
III. Zakres szkody	330
§ 2. Ustalenie odszkodowania za szkody w substancji przesyłki	333
I. Kryteria ustalenia odszkodowania za utratę lub ubytek	333
1. Zasady stosowania kryteriów	333
2. Rachunek sprzedawcy lub dostawcy	339

A. Zakres podmiotowy	339
B. Pojęcie rachunku	340
C. Problematyka podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego	342
3. Obowiązujący cennik	348
4. Wartość rzeczy tego samego rodzaju i gatunku a cena giełdowa i rynkowa	351
A. Wzajemny stosunek pojęć	351
B. Czas i miejsce właściwe dla ustalenia wartości przesyłki	354
5. Rola rzeczoznawcy	358
II. Charakter prawny i znaczenie deklaracji wartości przesyłki	361
III. Przewóz pieniędzy i innych cennych rzeczy	368
IV. Ustalenie wysokości odszkodowania za uszkodzenie przesyłki	369
1. Zasady ustalenia odszkodowania	369
2. Granice wysokości odszkodowania	372
V. Zwrot przewoźnego i innych kosztów	373
VI. Przeliczenie wartości przesyłki wyrażonej w walucie obcej	377
VII. Ograniczenie wysokości odszkodowania w konwencji CMR	381
1. Limity kwotowe – uwagi ogólne	381
2. Obliczenie limitu kwotowego	384
3. Przeliczenie jednostki rozliczeniowej na walutę krajową	387
§ 3. Ustalenie odszkodowania za szkody inne niż w substancji przesyłki ...	390
I. Odszkodowanie za szkody związane z opóźnieniem	390
II. Odszkodowanie za inne szkody	396
§ 4. Wyłączenie ograniczenia wysokości odszkodowania	400
I. Uwagi ogólne	400
II. Przyczyny zależne od woli nadawcy	402
1. Deklaracja specjalnego interesu w dostawie	402
2. Kara umowna	406
III. Przyczyny leżące po stronie przewoźnika	407
1. Skutki winy kwalifikowanej przewoźnika	407
2. Wina umyślna i rażące niedbalstwo przewoźnika w prawie polskim	411
3. Zły zamiar i niedbalstwo przewoźnika w konwencji CMR	413
Zakończenie	419
Indeks rzeczowy	431

Wprowadzenie

Transport jest jedną z dziedzin życia, która towarzyszy człowiekowi niemal od zarania ludzkości, bo od rewolucji technicznej epoki neolitu, gdy nastąpiło odchodzenie od pierwotnych warunków i stylu życia. Wraz z upływem czasu ludzie zaczęli się przemieszczać, zaczęły być przewożone różnego rodzaju dobra, co nie mogło pozostać bez wpływu na rozwój ludzkości. Reguły postępowania zaczęły być kodyfikowane i wraz z rozwojem transportu pojawiło się, a następnie rozwijało się ustawodawstwo regulujące przewóz. Przez wiele wieków dominował transport morski, który umożliwiał handel wymienny pomiędzy poszczególnymi państwami, stąd pierwsze znane w starożytności regulacje prawne dotyczyły tej właśnie gałęzi transportu. Dopiero wraz z rozwojem cywilizacyjnym oraz postępem technicznym i technologicznym coraz większego znaczenia zaczęły nabierać inne rodzaje transportu, zaś transport morski zaczął stopniowo tracić na znaczeniu, przede wszystkim z uwagi na czas trwania przewozów. Początkowo szybki rozwój transportu drogowego nie był możliwy, a to z uwagi na ograniczenia techniczne, czyli ograniczone możliwości, jakie dawał transport przy użyciu zwierząt. O realnym rozwoju tej gałęzi transportu można mówić dopiero po skonstruowaniu samochodu, który pozwalał przemieszczać się na większe odległości w krótszym okresie czasu. Stąd o prawdziwych zmianach w transporcie drogowym można mówić dopiero po II wojnie światowej, gdy stopniowa poprawa koniunktury i zacieśnianie współpracy między państwami Europy Zachodniej, mająca na celu m.in. odbudowę zniszczeń wojennych, spowodowały konieczność wymiany handlowej na coraz większą skalę. Najlepszym środkiem transportu był wówczas, obok kolei, samochód, gdyż żegluga śródlądowa, ze względu na uwarunkowania geograficzne, była możliwa tylko w pewnych granicach terytorialnych, transport lotniczy nie odgrywał jeszcze zbyt dużej roli, zaś transport morski – także z uwagi na uwarunkowania geograficzne – nie mógł być istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego. Jednocześnie coraz większe znaczenie poszczególnych gałęzi transportu wymusiło ujednolicanie zasad prawnych na szczeblu międzynarodowym, aby doprowadzić do zharmonizowania poszczególnych systemów prawnych, które znacznie różniły się między sobą. Z oczywistych względów to ujednolicenie objęło najpierw transport kolejowy, a na wypracowanych rozwiązaniach prawnych oparto podstawowy akt prawa międzynarodowego, odnoszącego się do drogowych przewozów towarów, czyli konwencję CMR.

Polska nie może pochwalić się osiągnięciami w zakresie ustawodawstwa przewozowego, gdyż dopiero w 1918 r. odzyskała niepodległość po wielu latach rozbiorów. W okresie międzywojennym podejmowano próby prawnego uregulowania transportu, ale nie dotyczyło to przewozów drogowych. Po II wojnie światowej zostało uchwalonych szereg aktów prawnych w dziedzinie transportu, jednak podstawową rolę odgrywał i tak transport kolejowy, gdyż to właśnie koleją przewożona była znaczna część towarów, w szczególności węgiel, który w owych czasach miał status jednego z towarów strategicznych, gdyż na nim oparta była gospodarka państwa. Co więcej, przepisy dotyczące poszczególnych ga-

łęży transportu były bardzo zróżnicowane, co powodowało szereg komplikacji i utrudnień dla rozwoju działalności przewozowej. Pojawiały się problemy związane przede wszystkim z odpowiedzialnością z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu. Stare przepisy przestawały przystawać do coraz intensywniej rozwijającego się transportu, co spowodowało konieczność ujednolicenia przepisów polskiego prawa przewozowego. Wynikiem prac legislacyjnych było uchwalenie Prawa przewozowego, która to ustawa stanowi pierwszy w Europie akt prawny, w którym połączono zasady świadczenia usług przewozowych w kilku podstawowych gałęziach transportu krajowego. Co prawda, nie sposób uznać, że ustawa ta powinna funkcjonować w obecnym kształcie, gdyż zawiera rozwiązania, których nie można uznać za prawidłowe, na co zostanie zwrócona uwaga w toku analizy poszczególnych jej przepisów, co nie zmienia faktu, że dzięki tej właśnie ustawie dokonano istotnego ujednolicenia przepisów prawa przewozowego.

Podstawowym zagadnieniem, jakie związane jest ze stosunkiem umownym, jest odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania kontraktu. Dopóki strony w sposób prawidłowy wywiązują się ze swoich obowiązków umownych, problemy i spory z reguły nie mają miejsca. Pojawiają się one dopiero wówczas, gdy przynajmniej jedna ze stron nie wykonuje umowy w taki sposób, jak to zostało umówione. Kwestia odpowiedzialności stron umów cywilnoprawnych od czasów starożytnych stanowiła główną część ustawodawstw poszczególnych krajów. Stosunek przewozu nie jest tu wyjątkiem. Przepisy prawa przewozowego regulują odpowiedzialność kontrahenta wobec przewoźnika, ale tak naprawdę najistotniejszą część zarówno Prawa przewozowego, jak i konwencji CMR stanowią przepisy dotyczące odpowiedzialności przewoźnika wobec kontrahenta z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiedzialności za szkody w substancji przesyłki i szkody związane z opóźnieniem (zwłoką) w przewozie. Mając na uwadze masowość stosunków przewozu, który każdy człowiek nawiązuje wielokrotnie, nawet się nad tym nie zastanawiając, należy dojść do wniosku, że oprócz tak powszechnych umów, jak np. umowa sprzedaży, umowy przewozu osób i przesyłek towarowych stanowią jeden z najczęściej spotykanych typów umów prawa cywilnego. Pomimo tego prawo przewozowe w zakresie drogowych przewozów przesyłek towarowych stanowi dziedzinę, która w zasadzie nie została opisana w polskiej literaturze przedmiotu. Na cały dorobek składa się łącznie kilkanaście pozycji w postaci komentarzy, monografii i artykułów, z których większość odnosi się tylko w jakiejś mierze do kontraktowej odpowiedzialności przewoźnika. Podobnie rzecz ma się z orzecnictwem polskim. Masowość przewozów powoduje, że sprawy dotyczące szeroko pojętych stosunków przewozowych stanowią znaczną część spraw rozpatrywanych przez sądy polskie, jednak z uwagi na niską wartość przedmiotu sporu, zdecydowana większość rozpatrywana jest w pierwszej instancji przez sądy rejonowe. Świadczy o tym niezbyt bogate orzecnictwo sądów apelacyjnych i SN w przedmiocie odpowiedzialności przewoźnika, które – porównując do ilości orzeczeń wydawanych na tle innych stosunków cywilnoprawnych – można uznać za wręcz śladowe.

Taką sytuację uznać należy za wielce niepożądaną, gdyż prawo przewozowe dotyczy każdego człowieka na niemal każdym etapie życia, a zawiera wiele kwestii niejednoznacznych, o znacznym stopniu skomplikowania, co utrudnia rozwiązywanie problemów powstałych na tle umowy przewozu. Już ta okoliczność powoduje potrzebę zajęcia się proble-

matyką odpowiedzialności przewoźnika w drogowym przewozie przesyłek towarowych, tym bardziej, że w przeciwieństwie do literatury i orzecznictwa polskiego, temat ten stanowi przedmiot dużo większego zainteresowania w literaturze i orzecznictwie zachodnioeuropejskim, aczkolwiek nie można mówić o jakimś szczególnym zainteresowaniu nauki tą dziedziną prawa w Europie Zachodniej (lepiej sytuacja wygląda, jeżeli chodzi o orzecznictwo). Wydaje się, że to jednak większe zainteresowanie problematyką przewozów drogowych wynika z dwóch głównych przyczyn: po pierwsze, transport drogowy w Europie Zachodniej ma znacznie dłuższą tradycję, czemu sprzyja rozbudowana sieć dróg szybkiego ruchu (w szczególności autostrad), a po drugie, co jest być może nawet istotniejsze, Polska – z uwagi na swoje położenie geograficzne – stanowi bardzo często jedynie kraj tranzytowy, przez który odbywa się transport między krajami Europy Zachodniej i Europy Wschodniej. Podkreślenia jednak wymaga fakt, że wiele koncepcji i poglądów przedstawianych w literaturze zachodnioeuropejskiej opartych jest na orzecznictwie sądowym, co jest o tyle zrozumiałe, że przepisy konwencji CMR pozostawiają duże pole do interpretacji. Niestety orzecznictwo to jest niezwykle zróżnicowane w odniesieniu do poszczególnych zagadnień przewozowych, co wynika nie tylko z dużej niejednoznaczności przepisów konwencyjnych, ale również różnego podejścia sądów poszczególnych państw do konkretnych kwestii wywołujących wątpliwości interpretacyjne.

Ponieważ rozwiązania przyjęte w Prawie przewozowym w znacznej mierze opierają się na przepisach konwencji CMR, jednym z podstawowych założeń niniejszej rozprawy jest analiza prawnoporównawcza odpowiedzialności przewoźnika w drogowym przewozie przesyłek towarowych (w przewozach krajowych i międzynarodowych), z uwzględnieniem różnic terminologicznych pojęć zastosowanych w tych dwóch aktach prawnych i ich wpływu na obowiązki stron w trakcie trwania stosunku przewozu oraz na kontraktową odpowiedzialność przewoźnika. Co prawda, w polskiej ustawie uregulowano dodatkowo odpowiedzialność przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu osób, jednak nie będzie to przedmiotem rozważań, gdyż konwencja CMR odnosi się wyłącznie do drogowego przewozu towarów. Poza tym to właśnie przede wszystkim w zakresie przewozu towarów, a nie osób, w Prawie przewozowym przewidziano wiele specyficznych uregulowań, które należało poddać szczegółowej analizie. Jednak przyjęcie w polskiej ustawie jako podstawy szeregu instytucji prawnych przepisów konwencji CMR nie oznacza wcale, że Prawo przewozowe stanowi „kalkę” tej konwencji, a więc aktu prawa międzynarodowego. Wręcz przeciwnie, znaczna część rozwiązań, mimo nawet podobnej konstrukcji i brzmienia poszczególnych przepisów, jest zupełnie odmienna, co zostanie przedstawione w niniejszej pracy. Jest to niezwykle istotne stwierdzenie, gdyż różnice te wpływają bezpośrednio na odpowiedzialność przewoźnika – jej zakres i granice, w tym również wysokość odszkodowania. Już w tym miejscu można postawić tezę, że mimo pozornie identycznych (a przynajmniej analogicznych) rozwiązań w zakresie odpowiedzialności przewoźnika przyjętych w Prawie przewozowym i konwencji CMR, odpowiedzialność ta różni się, i to już w odniesieniu do przyjętej zasady odpowiedzialności za szkody transportowe. Istotne jest więc wykazanie różnic w obydwu tych aktach prawnych, które, mimo pozornej zbieżności poszczególnych instytucji, skutkują ich odmiennością.

Kolejną kwestią, którą należy poddać szczegółowej analizie, jest możliwość zastosowania do przewozów krajowych i przewozów międzynarodowych przepisów ogólnych

polskiego prawa cywilnego, co wiąże się z wykazaniem i omówieniem szczególnych unormowań zawartych w aktach prawa przewozowego (odnoszących się do drogowych przewozów przesyłek towarowych). Niewątpliwie prawo przewozowe jest częścią prawa cywilnego. W Prawie przewozowym i konwencji CMR nie unormowano w sposób wyczerpujący wszystkich zagadnień odnoszących się do odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika. Kompleksowa regulacja jest teoretycznie możliwa, ale wymagałoby to uchwalenia niezwykle obszernego i szczegółowego (kazuistycznego) aktu prawnego, a nie wydaje się, aby taka potrzeba istniała. W związku z tym niezbędne jest ustalenie, w jakich sytuacjach i w jakim zakresie prawo przewozowe może być „uzupełnianie” przepisami ogólnymi zawartymi w Kodeksie cywilnym, a więc na ile szczegółowe są rozwiązania zawarte w aktach prawnych szczególnych.

Z powyższego wynika następne niezwykle istotne zagadnienie, a mianowicie, czy aktualnie obowiązująca ustawa (Prawo przewozowe) odpowiada obecnym potrzebom społeczno-gospodarczym. Warto zauważyć, że ustawa została uchwalona niemal trzydzieści lat temu i chociaż była kilkanaście razy zmieniana, to oprócz jednej poważnej nowelizacji, wszystkie zmiany były w zasadzie kosmetyczne, co spowodowało, że do dnia dzisiejszego pozostaje w niemal niezmiennym kształcie. Powstaje zatem pytanie, czy rozwiązania przyjęte w momencie uchwalania ustawy, z założenia adekwatne w ówczesnym okresie, pozostają takimi również obecnie i powinna ona nadal obowiązywać w takiej formie, czy chodzi raczej o brak pomysłu na zmiany, mimo że potrzeba ich dokonania faktycznie istnieje. W szczególności zachodzi wątpliwość, czy w dobie dbania o interesy konsumentów, przepisy Prawa przewozowego nie dają przewoźnikowi zbyt daleko idącej przewagi kontraktowej. Jest to tak naprawdę podstawowa kwestia, która wpływa na wzajemne relacje łączące przewoźnika z nadawcą (i w pewnych sytuacjach również z odbiorcą), szczególnie jeżeli weźmie się pod uwagę stosunek przewozu między przewoźnikiem a konsumentem. Przedmiotem przewozu jako przesyłka towarowa może być w zasadzie każda rzecz materialna, nie tylko towar w znaczeniu ścisłym, a więc nie tylko rzecz będąca przedmiotem obrotu, chociaż przewóz takich rzeczy ma największe znaczenie z punktu widzenia gospodarki kraju. Podkreślić należy, że to przewoźnik jest stroną profesjonalną umowy przewozu. Jeżeli weźmie się pod uwagę możliwość stosowania regulaminów przez przewoźników i często spotykane w praktyce zawieranie umowy przewozu przez przystąpienie do niej (tzw. umowy adhezyjne), niezbędne jest takie zakreślenie granic ochrony prawnej kontrahenta przewoźnika, aby faktycznie można było powiedzieć, że stosunek przewozu jest przykładem „czystego” stosunku cywilnoprawnego, gdy prawa i obowiązki stron są równomiernie rozłożone.

Nie można jednak zapominać o bardzo ważnej kwestii, tj. że wpływ nadawcy (lub ewentualnie odbiorcy) na prawidłowość wykonania przez przewoźnika procesu przewozu jest w zasadzie żaden. Nadając przesyłkę do przewozu i oddając ją pod opiekę przewoźnikowi, nadawca traci nad nią kontrolę. Jest to dosyć oczywiste rozwiązanie, gdyż to przewoźnik jest profesjonalistą w zakresie przewozów i on powinien wiedzieć najlepiej, w jaki sposób przewóz powinien być wykonany, aby przesyłka została dostarczona do miejsca przeznaczenia w stanie należyтым i to w uzgodnionym terminie. Z tego tytułu przewoźnik uprawniony jest żądać stosownego wynagrodzenia, które powinien ustalić na takim poziomie, aby zawrzeć w nim ryzyko związane z prowadzoną działalnością gospodarczą. Okoliczność

ta powinna stanowić punkt wyjścia dla ustalenia zasad odpowiedzialności przewoźnika i jej granic, w tym wysokości odszkodowania, w ramach którego przewoźnik odpowiada. Chodzi mianowicie o to, czy kontrahent przewoźnika powinien niejako partycypować w ryzyku związanym z przewozem przesyłek, a jeżeli tak, to w jakim zakresie. Ideą rozwiązań przyjmowanych w aktach prawnych prawa przewozowego już od czasów starożytności było ustalenie zasad, na jakich strony umowy przewozu ponoszą ryzyko transportowe. Nie może bowiem ulegać wątpliwości, że przewożenie rzeczy z jednego miejsca do drugiego zwiększa ryzyko zaistnienia szkody w porównaniu do sytuacji, gdyby rzecz pozostawała w jednym miejscu. Również twórcom polskiej ustawy przyświecała myśl, aby dać przewoźnikowi możliwość kalkulowania ryzyka transportowego, a więc ryzyka prowadzonej przez niego działalności gospodarczej. Z wypowiedzi przedstawicieli nauki prawa można wywnioskować, że generalnie w Prawie przewozowym i konwencji CMR, poza pewnymi wyjątkami, dosyć dobrze został rozłożony ciężar tego ryzyka. Z takim wnioskiem nie sposób jednak się zgodzić, a będzie to przedmiotem szczegółowej analizy.

Zaznaczyć należy, że konstrukcja pracy realizuje wszystkie założenia i myśli przewodnie. Konstrukcja ta jest podporządkowana tytułowej instytucji, jaką jest kontraktowa odpowiedzialność przewoźnika za szkody związane z drogowym przewozem przesyłek towarowych. Dlatego w pierwszym rozdziale przedstawiona zostanie geneza i źródła prawa przewozowego, bez czego nie jest możliwa prawidłowa analiza zagadnień stanowiących meritum niniejszej pracy. Szczególny nacisk położony zostanie na analizę zakresu zastosowania poszczególnych źródeł prawa przewozowego, gdyż jest to niezbędne dla ustalenia, które przepisy i z których aktów prawnych mogą mieć zastosowanie dla odpowiedzialności przewoźnika w drogowym przewozie przesyłek towarowych. Podstawowe znaczenie mają tu oczywiście Prawo przewozowe (w przypadku przewozów krajowych) i konwencja CMR (w przypadku przewozów międzynarodowych), ale nie można zapominać o innych aktach prawnych. W związku z tym istotne są wzajemne zależności między poszczególnymi uregulowaniami. Zatem zakres zastosowania Prawa przewozowego i konwencji CMR, ale również Kodeksu cywilnego stanowi podstawę do określenia przepisów właściwych dla kontraktowej odpowiedzialności przewoźnika.

Niezwykle ważną rolę odgrywa również tzw. *lex contractus*, w tym regulaminy wydawane przez przewoźników, stanowiące przykład wzorców umów. Analizy wymaga więc kwestia charakteru prawnego przepisów PrPrzew i konwencji CMR, co pozwoli na określenie zakresu swobody stron w możliwości umownego uregulowania stosunku przewozu. Jeżeli uznać, że przepisy Prawa przewozowego (w konwencji CMR kwestia ta jest dosyć jednoznacznie uregulowana) mają charakter względnie obowiązujący, a więc że strony umowy przewozu (nadawca i przewoźnik) mogą w dowolny sposób kształtować łączący je stosunek prawny, to mając na względzie często adhezyjny charakter umowy przewozu, interesy nadawcy byłyby zdecydowanie mniej chronione niż w przypadku uznania tych przepisów za bezwzględnie obowiązujące, gdyż w takiej sytuacji rola wzorców umów stosowanych przez przewoźników byłaby zdecydowanie bardziej ograniczona. Nie ulega wątpliwości, że z punktu widzenia zasad i zakresu odpowiedzialności przewoźnika jest to kwestia o podstawowym znaczeniu.

W drugim rozdziale omówiona zostanie umowa przewozu drogowego przesyłek towarowych, jej charakter prawny i elementy (przedmiotowo istotne i pozostałe, ze szczegól-

nym uwzględnieniem tych pierwszych), a także status prawny stron tej umowy. Charakter prawny umowy oraz jej elementy wyznaczają zakres obowiązków stron stosunku zobowiązaniowego. Ten sam wniosek odnosi się do statusu prawnego stron umowy. Ponieważ podstawowym obowiązkiem przewoźnika jest dostarczenie przesyłki zgodnie z umową, tj. w stanie nienaruszonym i w uzgodnionym terminie, ważne jest, aby strony ustaliły w sposób jak najbardziej dokładny wszelkie elementy umowy przewozu, z tym zastrzeżeniem, że szereg obowiązków stron umowy wynika również z przepisów prawa. Ich wykonanie lub niewykonanie (nienależyte wykonanie) przez przewoźnika decyduje o tym, czy można przypisać mu odpowiedzialność odszkodowawczą. Bardzo ważne jest w tym kontekście określenie cech przewoźnika, będącego profesjonalistą w zakresie przewozów. Ten status przewoźnika decyduje o znacznie wyższym wymaganym poziomie staranności, jakiej musi on dochować wykonując przewóz, niż staranność ogólnie przyjęta, co w bezpośredni sposób wpływa na ocenę jego zachowania się, przede wszystkim co do ustalenia, czy sprawował on we właściwy sposób pieczę nad powierzoną mu przez nadawcę przesyłką towarową.

Kolejny, trzeci rozdział, skupia się na zasadach i przesłankach odpowiedzialności przewoźnika w drogowym przewozie przesyłek towarowych na tle zasad i przesłanek kontraktowej odpowiedzialności odszkodowawczej w prawie cywilnym. Występuje tu szereg zagadnień, które wywołują wiele kontrowersji i sporów zarówno w doktrynie, jak i judykaturze. Polska ustawa i konwencja CMR różnią się już w odniesieniu do zasady z tytułu podstawowej odpowiedzialności przewoźnika, a więc odpowiedzialności za szkody transportowe, co jest wynikiem odmiennego określenia przyczyn zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności. Co jednak charakterystyczne, zarówno w orzecznictwie polskim, jak i zagranicznym nie ma jednolitości nawet w tak podstawowej kwestii, jaką jest odpowiedzialność przewoźnika wynikająca z art. 17 ust. 1 CMR – czy jest ona oparta na zasadzie ryzyka, czy na zasadzie winy.

Zwrócić należy uwagę, że w prawie przewozowym inaczej określono przesłanki odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika niż przesłanki w przypadku takiej odpowiedzialności dłużnika rozpatrywanej na podstawie zasad ogólnych. Ponieważ kontraktowa odpowiedzialność przewoźnika stanowi jeden z rodzajów odszkodowawczej odpowiedzialności cywilnej, muszą być spełnione trzy podstawowe przesłanki, tj. niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy, szkoda oraz normalny związek przyczynowy między nimi, ale pojawiają się tu różnice w stosunku do zasad ogólnych. Po pierwsze, odpowiedzialność przewoźnika ujęta jest inaczej niż w Kodeksie cywilnym, a mianowicie z punktu widzenia skutku (szkody), a nie zdarzenia szkodzącego. Po drugie, Prawo przewozowe i konwencja CMR posługują się określonymi postaciami szkody, co nie jest częstym rozwiązaniem w prawie cywilnym. Po trzecie, istnieje wątpliwość, czy w odniesieniu do kontraktowej odpowiedzialności przewoźnika można w ogóle mówić o związku przyczynowym w rozumieniu art. 361 § 1 KC jako jednej z przesłanek tej odpowiedzialności. Po czwarte, pojawia się dodatkowa przesłanka w postaci związku czasowego, gdyż do szkody musi dojść w ściśle określonym okresie – gdy przesyłka pozostawała w faktycznym władaniu przewoźnika.

W czwartym rozdziale omówione zostaną granice kontraktowej odpowiedzialności przewoźnika, które wyznaczane są przyczynami zwalniającymi od odpowiedzialności. Chociaż przyczyny zwalniające, zależne od zasady, na jakiej odpowiedzialność z danego

tytułu jest oparta, występują w Kodeksie cywilnym, w prawie przewozowym wypracowane zostało inne ich ujęcie, co przejawia się w odmiennej terminologii i niezastosowaniu w Prawie przewozowym wszystkich klasycznych przyczyn egzoneracyjnych, a także w rozróżnieniu przyczyn ogólnych i przyczyn uprzywilejowanych. Rozróżnienie to nie jest znane przepisom ogólnym prawa cywilnego, ale w literaturze przedmiotu wątpliwości budzi konstrukcja przyczyn uprzywilejowanych, z uwagi na konsekwencje dowodowe i polepszenie sytuacji procesowej przewoźnika. Najistotniejsze jest tu jednak określenie zakresu zastosowania poszczególnych przyczyn zwalniających i konsekwencje, jakie wynikają z różnego ich ujęcia w Prawie przewozowym i konwencji CMR. Szczególną uwagę zwrócić należy na wynikającą z konwencji przyczynę w postaci „okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec”. To ta przyczyna zwalniająca stwarza najwięcej problemów interpretacyjnych i wywołuje najwięcej kontrowersji, co wynika z jej niedookreślonego charakteru. Duża część orzeczeń sądów zachodnioeuropejskich odnosi się właśnie do niej i nie jest to orzecznictwo jednolite.

W ostatnim, piątym rozdziale, przedstawione zostaną zasady ustalenia odszkodowania i jego wysokość w odniesieniu do poszczególnych przypadków odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika przewidzianych w Prawie przewozowym i konwencji CMR. W tym miejscu należy wskazać, że zastrzeżenie budzi przede wszystkim określenie sposobów ustalenia wysokości odszkodowania w art. 80 ust. 1 PrPrzew oraz brak precyzji w zakresie kryteriów, które wyszczególnione są w tym przepisie. Zwrócona zostanie uwaga na pojęcie „zwykłej wartości przesyłki”, które miało stanowić wyznacznik dla górnej granicy jego odpowiedzialności. Abstrahując od tego, że nie do końca się to udało, to najistotniejszą kwestią poruszoną w tym rozdziale jest wprowadzenie do prawa przewozowego różnego rodzaju limitów odpowiedzialności przewoźnika za szkody, a w konwencji CMR nawet „podwójnego” limitowania, przez wyznaczenie tzw. limitu kwotowego wysokości odszkodowania, opartego na tzw. jednostce rozrachunkowej. Można powiedzieć, że z jednej strony, odpowiedzialność przewoźnika oparta jest na surowych zasadach, z drugiej strony, wysokość odszkodowania, w ramach którego przewoźnik ponosi odpowiedzialność, jest ograniczana na wszelkie możliwe sposoby, co jest w zasadzie niespotykane w prawie cywilnym. Z uwagi na te ograniczenia, pozytywnie odnieść się należy do stosowanych w prawie przewozowym wyłączeń ograniczenia wysokości odszkodowania, co może skutkować odpowiedzialnością przewoźnika w pełnym zakresie, a więc co do całości szkody. Nie można jednak zapominać, że możliwe jest to w pewnych, ściśle określonych sytuacjach. Ważną rolę odgrywa tu deklaracja specjalnego interesu w dostawie, która w sytuacji różnego rodzaju ograniczeń wysokości odszkodowania, jakiego można żądać od przewoźnika, może stanowić dobre rozwiązanie z punktu widzenia osoby uprawnionej, z tym, że jest to instytucja nieznaną polskiemu prawu, a więc może mieć zastosowanie tylko w przewozach międzynarodowych. Zwrócona zostanie uwaga na różne ujęcia rażącego niedbalstwa przewoźnika i problemy z tym związane, co jest o tyle istotne, że w praktyce ten stopień winy przewoźnika stanowi najczęstszą okoliczność skutkującą odejściem od zasad ustalenia wysokości szkody przewidzianych w Prawie przewozowym i konwencji CMR, a przejściem na zasady ogólne.

W pracy nie będą poruszane kwestie procesowe, poza niezbędnym minimum, związanym głównie z rozkładem ciężaru dowodu w przypadku poszczególnych tytułów odpowie-

działności przewoźnika. Dochodzenie roszczeń odszkodowawczych w stosunku do przewoźnika, wynikających z niewykonania lub nienależytego wykonania przez niego umowy drogowego przewozu przesyłek towarowych, może samo w sobie stanowić doskonały temat monografii prawniczej, który również nie był dotychczas przedmiotem szczegółowej analizy, a który zawiera wiele kontrowersyjnych i budzących wątpliwości zagadnień, począwszy od tego, komu przysługuje czynna legitymacja procesowa w tego typu sprawach – nie poszkodowanemu, a tzw. osobie uprawnionej (na marginesie można tylko wskazać, że nie sposób uznać, aby uregulowanie tej materii w Prawie przewozowym było w dobie gospodarki wolnorynkowej prawidłowe), i jaki status ma w związku z tym odbiorca przesyłki. Wśród tych zagadnień można również wskazać na instytucje wygaśnięcia i przedawnienia roszczeń, reklamacji itd. Są to jednak problemy o charakterze albo *stricte* procesowym, albo mającym bezpośredni wpływ na możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych w stosunku do przewoźnika, które nie dotyczą tematyki pracy.

Warszawa, kwiecień 2013 r.

Tomasz Szancilo

Wykaz skrótów

Źródła prawa

ADR	umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, sporządzona w Genewie 30.9.1957 r. (t.j. Dz.U. z 2009 r. Nr 27, poz. 162 – zał. ze zm.)
AHGB	<i>Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch</i> (niemiecki kodeks handlowy) z 31.5.1861 r.
BGB	<i>Bürgerliches Gesetzbuch</i> (niemiecki kodeks cywilny) z 18.8.1896 r. (RGL I 2002, s. 42)
CIM	Załącznik B do konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) dotyczący przewozu towarów
CMR	Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów wraz z protokołem podpisania, sporządzona w Genewie 19.5.1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.)
COTIF	Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami, sporządzona w Bernie 9.5.1980 r., w brzmieniu przyjętym Protokołem zmian z 3.6.1999 r. (t.j. Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 ze zm.)
HGB.....	<i>Handelsgesetzbuch</i> (niemiecki kodeks handlowy) z 10.5.1897 r. (RGL 219)
KC	ustawa z 23.4.1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. Nr 16, poz. 93 ze zm.)
KH	rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 27.6.1934 r. – Kodeks handlowy (Dz.U. Nr 57, poz. 502 ze zm.)
KM	ustawa z 18.9.2001 r. – Kodeks morski (t.j. Dz.U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 ze zm.)
KM z 1961 r.	ustawa z 1.12.1961 r. – Kodeks morski (t.j. Dz.U. z 1998 r. Nr 10, poz. 36 ze zm.)
Konstytucja	Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2.4.1997 r. (Dz.U. Nr 78, poz. 483 ze zm.)
konwencja ateńska	Konwencja ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 13.12.1974 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108 ze zm.)
konwencja brukselska	Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli