

# Pojęcie nadawcy w świetle najnowszych zmian w prawie przewozowym

Paweł Judek\*

1 stycznia 2012 r. weszła w życie ustawa z 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>1</sup>. Niektóre jej postanowienia mogą wzbudzić wątpliwości co do tego, kto oprócz przewoźnika jest stroną umowy przewozu towarów. Niniejszy artykuł ma na celu rozwianie tych wątpliwości.

## ■ Kontrahent przewoźnika w doktrynie prawa przewozowego i orzecznictwie

Definicja umowy przewozu zawarta w art. 774 Kodeksu cywilnego (dalej k.c.)<sup>2</sup> nie wymienia wszystkich stron umowy, ograniczając się do wskazania tylko jednej strony – przewoźnika, który w drodze takiej umowy zobowiązuje się w zakresie działania swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Taki sposób sformułowania przepisu jest konsekwencją faktu, iż umowa przewozu uregulowana w Kodeksie cywilnym obejmuje również przewóz osób, w którym drugą stroną umowy jest zupełnie inny podmiot niż w umowie przewozu towarów<sup>3</sup>. Pojęcia kontrahenta przewoźnika w umowie przewozu towarów nie określono wprost również w prawie przewozowym (dalej pr.przew.)<sup>4</sup>. Reguluje ono prawa i obowiązki poszczególnych uczestników procesu przewozu towarów (przewoźnika, nadawcy, odbiorcy), jednakże nie wypowiedzi się na temat pojęcia umowy przewozu towarów, w tym zakresie, odwołując się do przepisów Kodeksu cywilnego<sup>5</sup>. Za ustawową definicję trudno bowiem uznać regulację zawartą w art. 1 pr.przew., określającym jedynie zakres przedmiotowy ustawy.

Pomimo braku takowej definicji do tej pory w doktrynie w zasadzie nie budziło specjalnych wątpliwości, kto poza przewoźnikiem jest stroną umowy przewozu towarów. M. Sośniak w publikacji sprzed kilkadziesiąt lat podnosił, iż na gruncie Kodeksu cywilnego podmiotem takim jest wysyłający<sup>6</sup>. Podobne stanowisko zajął W. Górski, podkreślając, iż w przepisach

szczególnych wysyłający zyskuje miano nadawcy, a w transporcie morskim frachtującego<sup>7</sup>. Teza ta jest powtarzana również w późniejszych publikacjach W. Górskiego, przygotowywanych wraz z A. Żabskim<sup>8</sup> i E. Mendykem<sup>9</sup>, a także m.in. przez M. Sychowicza<sup>10</sup>. Powyższe poglądy podziela również E. Turski, stwierdzając, iż do zawarcia umowy przewozu dochodzi poprzez złożenie zgodnych oświadczeń woli przez nadawcę oraz przewoźnika<sup>11</sup>, a także A. Jaworski w najnowszym komentarzu do prawa przewozowego, wskazując, iż osoba zlecająca przewóz jest nadawcą<sup>12</sup>.

Na tym tle wyjątek stanowi stanowisko M. Steca, który jest zdania, iż użyte w poszczególnych aktach prawnych pojęcia wysyłającego, nadawcy czy frachtującego nie odnoszą się do kontrahenta przewoźnika, a jedynie do osoby, która wydaje przesyłkę przewoźnikowi<sup>13</sup>. W jego ocenie, osobami zlecającymi przewóz mogą być m.in. nadawcy, odbiorcy, spedytorzy czy agenci<sup>14</sup>. Na uwagę zasługuje jednak fakt, iż nie jest on w swoich poglądach konsekwentny, gdyż w innej publikacji przychylił się do powszechnego poglądu, iż kontrahentem przewoźnika w umowie przewozu rzeczy jest wysyłający, w prawie przewozowym zwany nadawcą<sup>15</sup>.

Zaprezentowane powyżej stanowisko doktryny znalazło poparcie również w orzecznictwie. Sąd Najwyższy w wyroku z 7 grudnia 2005 r.<sup>16</sup> jednoznacznie stwierdził, iż „kontrahentem przewoźnika w umowie przewozu jest nadawca (wysyłający przesyłkę), a więc na nim spoczywa – na podstawie art. 353 § 1 i 774 k.c. – obowiązek zapłaty przewoźnikowi wynagrodzenia”. W podobnym duchu wypowiedział się Sąd Najwyższy w wyroku z 8 czerwca 2005 r.<sup>17</sup>, a także w zapadłym na gruncie Konwencji CMR wyroku z 3 września 2003 r.<sup>18</sup>, w którego uzasadnieniu znalazło się stwierdzenie, iż „Konwencja CMR nie zawiera wprawdzie pojęcia nadawcy, jednak nie ulega wątpliwości, że nadawca jest kontrahentem przewoźnika, czyli drugą – obok przewoźnika – stroną umowy przewozu towarów”.

\* Autor jest radcą prawnym, partnerem w Kancelarii Działyński i Judek Spółka Partnerska Radców Prawnych w Poznaniu.

<sup>1</sup> Dz.U. Nr 254 poz. 1454.

<sup>2</sup> Ustawa z 23 kwietnia 1964 r. – *Kodeks cywilny* (Dz.U. Nr 16 poz. 93 z późn. zm.).

<sup>3</sup> W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*, Gdańsk 2009, s. 20.

<sup>4</sup> Ustawa z 15 listopada 1984 r. – *Prawo przewozowe* (Dz.U. z 2000 r. Nr 60, poz. 601 z późn. zm.).

<sup>5</sup> W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 1990, s. 28.

<sup>6</sup> M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa 1974, s. 31 i n.

<sup>7</sup> W. Górski, *Prawo transportowe*, Warszawa 1977, s. 47–48.

<sup>8</sup> W. Górski, A. Żabski, *op.cit.*, s. 132.

<sup>9</sup> W. Górski, E. Mendyk: *Prawo transportu lądowego*, Warszawa 2005, s. 25–26.

<sup>10</sup> M. Zychowicz w: G. Bieniek (red.) *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia*, tom 2, Warszawa 2007, s. 551.

<sup>11</sup> E. Turski, *Umowa przewozu a umowa najmu środka transportu*, „Monitor Prawniczy” 1999 r., nr 10.

<sup>12</sup> A. Jaworski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 113 i n.

<sup>13</sup> M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005, s. 118.

<sup>14</sup> *Ibidem*, s. 119.

<sup>15</sup> M. Stec w: J. Rajski (red.) *System Prawa Prywatnego, tom 7, Prawo zobowiązań, część szczegółowa*, Warszawa 2004, s. 698.

<sup>16</sup> Sygn. akt V CK 405/05, niepublikowane.

<sup>17</sup> Sygn. akt V CK 286/05, OSNC 2006, Nr 5, poz. 87.

<sup>18</sup> Sygn. akt II CKN 415/01, OSNC 2004, Nr 10, poz. 163.

## ■ Zmiany wynikające z ustawy z 16 .09.2011 r.

Niestety, najnowsze zmiany w prawie przewozowym mogą wzbudzić wątpliwości, czy ugruntowana już wykładnia pojęcia kontrahenta przewoźnika wciąż jest aktualna. W dodanym do ustawy art. 55a ust. 1 nałożono na nadawcę wiele zakazów, m.in. zlecenia przewozów bez uzyskania odpowiedniego zezwolenia, umieszczenia nieprawdziwych danych w liście przewozowym czy uzależnienia wysokości przewoźnego od masy lub objętości przesyłki towarowej w przypadku przewozu określonych kategorii ładunków. Z kolei w ust. 2 tegoż artykułu wskazano, iż przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do spedytora, odbiorcy, organizatora transportu lub innego podmiotu zlecającego przewóz.

Wykładnia literalna tego przepisu nie nastręcza zbytnich problemów. W myśl jego postanowień, obowiązki przypisane nadawcy nałożono również na inne kategorie osób, które zlecają wykonanie przewozu. Oznacza to, że do podmiotów mogących zlecić przewóz ustawodawca obok nadawcy zaliczył m.in. spedytora, odbiorcę i organizatora transportu. Kierowanie się zasadą racjonalnego prawodawcy i wypływającą z niej zasadą rzetelnej legislacji prowadzić musi jednocześnie do wniosku, iż podmiot zlecający przewóz nie ma być na gruncie prawa przewozowego traktowany jak nadawca. Gdyby bowiem miał być uważany za nadawcę, art. 55a ust. 2 nie byłby w ogóle potrzebny, gdyż do takiego podmiotu odnosiłby się już ust. 1 określający obowiązki nadawcy. Przepis art. 55a ust. 2 pr.przew. w zamyśle ustawodawcy musi zatem odnosić się do tych podmiotów zlecających przewóz, które nie są nadawcami. Jeśli natomiast nadawcą w myśl prawa przewozowego nie byłby już – jak do tej pory – każdy podmiot zlecający przewóz, należałoby uznać, iż pojęcie nadawcy używane w prawie przewozowym nie odnosi się do kontrahenta przewoźnika, lecz do podmiotu, który wydaje przesyłkę przewoźnikowi. Nadawca byłby zatem stroną umowy przewozu wyłącznie w przypadku, gdyby jednocześnie fizycznie wydawał przesyłkę przewoźnikowi. Taka wykładnia stanowiłaby poparcie zaprezentowanego powyżej stanowiska M. Steca<sup>19</sup>.

W doktrynie wskazuje się, iż podstawą wykładni przepisów prawa powinna być wykładnia literalna, zwana również językową. Do innych metod wykładni sięgać można wówczas, gdy rezultat wykładni językowej jest niejednoznaczny lub gdy rezultat ten stoi w poważnej sprzeczności z przypisywanymi ustawodawcy wartościami i deklarowanymi przez niego celami<sup>20</sup>. W mojej ocenie, zaprezentowana powyżej wykładnia literalna art. 55a ust. 2 pr.przew. prowadzi do tak negatywnych skutków, że konieczne jest skorzystanie z wykładni celowościowej i systemowej.

## ■ Brak określenia obowiązków osoby zlecającej przewóz

Przede wszystkim konsekwencją uznania, iż kontrahent przewoźnika nie jest nadawcą w prawie przewozowym bądź wysyłającym w Kodeksie cywilnym musi być stwierdzenie, iż żaden z tych aktów prawnych nie określa w praktyce żadnych obowiązków osoby zlecającej przewóz. Obowiązki odnoszące się do wysyłającego czy nadawcy miałyby bowiem zastosowanie do drugiej obok przewoźnika strony umowy przewozu wyłącznie w przypadku, gdyby ta strona jednocześnie wydawała przesyłkę

przewoźnikowi. Nawet obowiązek zapłaty wynagrodzenia musiałby wynikać z treści umowy przewozu – art. 774 k.c. wskazuje bowiem, co prawda, na odpłatny charakter umowy przewozu, ale kodeksowa regulacja umowy przewozu nie zawiera odpowiednika art. 628 k.c., a tym samym brak uzgodnienia ceny sprawia, iż dana umowa nie może być traktowana jako umowa przewozu w rozumieniu Kodeksu cywilnego. Z kolei w myśl art. 1 ust. 2 pr.przew. umowy przewozu podlegające prawu przewozowemu mogą być nieodpłatne, więc i w tym wypadku ustawa nie nakłada na zlecającego przewóz nawet obowiązku zapłaty przewoźnikowi.

Tym samym w braku szczegółowego uregulowania obowiązków kontrahenta w samej umowie, przewoźnik nie mógłby kierować do niego w praktyce żadnych roszczeń, zwłaszcza wynikających z nienależytego przygotowania przesyłki do przewozu. Może zresztą budzić wątpliwości, czy sama umowa przewozu mogłaby nakładać na niebędącego nadawcą kontrahenta przewoźnika obowiązki, które w prawie przewozowym przypisano nadawcy. W doktrynie powszechnie przyjmuje się bowiem, iż przepisy prawa przewozowego mają, co do zasady, charakter bezwzględnie obowiązujący<sup>21</sup>. Na przykład za nieważną mogłaby zostać uznana klauzula nakładająca na kontrahenta przewoźnika obowiązek wystawienia listu przewozowego, skoro w myśl art. 38 ust. 1 pr.przew. obowiązek ten spoczywa na nadawcy.

## ■ Pozbawienie kontrahenta przewoźnika uprawnień

Jeszcze trudniejsze do zaakceptowania skutki omawiana koncepcja wywołałyby w zakresie uprawnień kontrahenta przewoźnika. Jeżeli bowiem osoba zlecająca przewóz nie wydawałaby samodzielnie przesyłki do przewozu (a w praktyce zdarza się tak bardzo często, zwłaszcza w przypadkach zlecenia przewozów do siedziby zlecającego przewóz), a więc nie byłaby nadawcą w rozumieniu prawa przewozowego, zostałaby pozbawiona wszystkich praw przyznanych nadawcy przez przepisy. Uprawnienia te mają zaś niekiedy charakter fundamentalny i należą wręcz do istoty umowy przewozu. Kontrahent przewoźnika nie miałby więc możliwości zadeklarowania wartości przesyłki, gdyż takie prawo art. 40 ust. 1 pr.przew. przyznaje wyłącznie nadawcy. Nie przysługiwałoby mu również prawo rozporządzania przesyłką, opisane w art. 53 pr.przew., polegające na możliwości odstąpienia od umowy przewozu lub dokonania jej zmiany w zakresie miejsca przeznaczenia lub osoby odbiorcy.

Regulacja dotycząca rozporządzania przesyłką stanowi jeden z poważniejszych argumentów przemawiających za stanowiskiem, iż art. 55a ust. 2 pr.przew. jest wynikiem pomyłki ustawodawcy. Skoro bowiem w myśl art. 53 ust. 1 pr.przew. nadawca może odstąpić od umowy przewozu, wydaje się oczywiste, że to właśnie nadawca jest stroną tej umowy. Przyjęcie odmiennego poglądu musiałoby prowadzić do trudnego do zaakceptowania wniosku, iż osoba niebędąca stroną umowy może zdecydować o odstąpieniu od tej umowy przez inny podmiot. Dochodziłoby wówczas do paradoksalnej sytuacji, iż o losach umowy zawartej pomiędzy przewoźnikiem a jego kontrahentem decydowałaby osoba wydająca przesyłkę, niezwiązana z reguły żadnym węzłem obligacyjnym z przewoźnikiem, a nierzadko także z jego kontrahentem.

<sup>19</sup> M. Stec, *op.cit.*, Kraków 2005, s. 118.

<sup>20</sup> S. Wronkowska, Z. Ziemiński, *Zarys teorii prawa*, Poznań 2001, s. 167.

<sup>21</sup> D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2011, s. 17 i n.

<sup>22</sup> T. Szancilo, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2009.

Utrata możliwości rozporządzania przesyłką nie byłaby jednak najbardziej niekorzystną z punktu widzenia kontrahenta przewoźnika konsekwencją nowego rozumienia pojęcia nadawcy. Dużo większe zagrożenie dla jego interesów stanowiłoby pozbawienie go w wielu wypadkach prawa dochodzenia jakichkolwiek roszczeń wynikających z umowy przewozu. Inaczej niż w przypadku większości stosunków cywilnoprawnych, legitymacja do dochodzenia od przewoźnika roszczeń wynikających z umowy przewozu podlegającej prawu przewozowemu ma charakter formalny, a nie materialny. Oznacza to, iż roszczenia wobec przewoźnika może kierować nie ten, kto rzeczywiście poniósł szkodę z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu, ale ten, kogo za uprawnionego uznają postanowienia prawa przewozowego<sup>22</sup>. Zgodnie z art. 75 ust. 2 pr.przew. roszczenia z tytułu umowy przewozu przesyłek towarowych przysługują w sprawach o zwrot należności lub jej części wyłącznie nadawcy lub odbiorcy w zależności od tego, który z nich dokonał zapłaty, a w pozostałych sprawach nadawcy lub odbiorcy zależnie od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania przesyłką. W tych przypadkach zatem, w których osoba zlecająca przewóz nie wydawałaby przesyłki przewoźnikowi, a jednocześnie nie byłaby odbiorcą tej przesyłki, nie miałaby możliwości skierowania do przewoźnika jakichkolwiek roszczeń. Uprawnienia te przysługiwałyby natomiast załadowcy, czyli często osobie w ogóle niezainteresowanej uzyskaniem odszkodowania od przewoźnika. Co więcej, w sprawach o zwrot należności mogłoby się okazać, że w ogóle nikt nie jest upoważniony do kierowania roszczeń wobec przewoźnika. Jeśli bowiem zapłaty należności przewoźnikowi dokonywałby zleceniodawca przewozu, który w myśl opisywanej wykładni nie byłby traktowany automatycznie jako nadawca, zaś podmiot dokonujący załadunku nie uiszczałby na rzecz przewoźnika żadnych należności, nie dałoby się w danym stosunku prawnym wskazać żadnego podmiotu zasługującego na miano nadawcy, który zapłacił należność na rzecz przewoźnika. Trudno natomiast zakładać, że racjonalny ustawodawca przewiduje sytuację, w której pomimo odpowiedzialności przewoźnika za określone zdarzenie nie będzie istniał żaden podmiot, który tę odpowiedzialność będzie w stanie wyegzekwować.

### ■ Nałożenie obowiązków na podmiot niebędący stroną umowy

Kolejną trudną do zaakceptowania konsekwencją przyjęcia, iż nadawcą nie jest kontrahent przewoźnika, lecz podmiot wydający przesyłkę, jest nałożenie wielu obowiązków wobec przewoźnika na podmiot, który często nie pozostaje z przewoźnikiem w jakimkolwiek stosunku. Do nadawcy należy bowiem m.in. wystawienie listu przewozowego (art. 38 ust. 1 pr.przew.), dołączenie do niego stosownych dokumentów (art. 39 pr.przew.), dostarczenie przesyłki w odpowiednim opakowaniu (art. 41 pr.przew.), dokonanie załadunku towarów (art. 43 pr.przew.) czy doprowadzenie do porządku pojazdu przewoźnika w związku z czynnościami ładunkowymi (art. 44 pr.przew.). Dodatkowo, w myśl art. 72 ust. 1 pr.przew. nadawca ponosi wobec przewoźnika odpowiedzialność za szkodę wynikłą z podania w liście przewozowym wskazań i oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością, braku, niekompletności lub nieprawidłowości dokumentów oraz z wadliwości przesyłki bądź jej opakowania albo nienależytego wykonania czynności ładunkowych. Zgodnie z art. 72 ust. 3 pr.przew., odpowiedzialność ta obejmuje

również koszty związane z przeładunkiem przesyłki w przypadku, gdy dane dotyczące masy przesyłki, zawarte w liście przewozowym, są niezgodne ze stanem faktycznym. Z kolei w art. 73 pr. przew. przewidziano odpowiedzialność nadawcy za uszkodzenie mienia przewoźnika spowodowane podejmowanymi przez nadawcę czynnościami ładunkowymi.

Trudno znaleźć aksjologiczne uzasadnienie dla takiej odpowiedzialności podmiotu, którego rola w całym procesie przewozu ogranicza się wyłącznie do wydania przesyłki przewoźnikowi i często nie ma wpływu ani na zawartość przesyłki, ani na sposób jej opakowania. Warto zarazem mieć na uwadze, iż z punktu widzenia podmiotu dokonującego załadunku realizacja wszystkich powyższych obowiązków miałaby charakter nieodpłatny, gdyż to osoba zlecająca przewóz – a nie dokonująca załadunku – odnosi korzyść w postaci dostarczenia przez przewoźnika przesyłki w określone miejsce.

### ■ Ograniczenie możliwości obrony przewoźnika

Innym negatywnym skutkiem literalnej interpretacji art. 55a ust. 2 pr.przew. jest znaczące pogorszenie sytuacji prawnej przewoźnika w przypadku wystąpienia szkody w przesyłce lub opóźnienia w dostawie. Odpowiedzialność przewoźnika z tego tytułu oparta jest na zasadzie ryzyka, a przepis art. 65 ust. 2 i 3 pr.przew. wymienia poszczególne przesłanki pozwalające przewoźnikowi na uchylenie się od odpowiedzialności. Zaliczane są do nich m.in. przyczyny leżące po stronie nadawcy, niewywołane winą przewoźnika. Przyjęcie, że nadawcą jest podmiot dokonujący załadunku, a nie podmiot zlecający przewóz sprawiłoby, że przewoźnik mógłby powołać się tylko i wyłącznie na okoliczności po stronie załadowcy. Odpowiedzialności przewoźnika nie wyłączałyby natomiast nawet ewidentne zaniedbania po stronie jego kontrahenta. Tymczasem – z punktu widzenia przewoźnika – osoba dokonująca załadunku wykonuje jedynie wynikające z umowy przewozu zobowiązanie kontrahenta przewoźnika do wydania mu przesyłki w określonym miejscu i w określonym czasie. Wszystkie okoliczności obciążające podmiot dokonujący załadunku powinny więc być zarazem okolicznościami obciążającymi kontrahenta przewoźnika. Ustawa powinna zaś pozwalać przewoźnikowi na uniknięcie odpowiedzialności w sytuacji, gdy za szkodę odpowiada jego kontrahent.

### ■ Prawidłowa wykładnia art. 55a ust. 2 pr.przew.

W świetle przytoczonych powyżej argumentów uznać należy, iż literalna wykładnia art. 55a ust. 2 pr.przew., zakładająca, iż nadawcą nie jest osoba zlecająca przewóz, lecz osoba dokonująca załadunku, jest nieprawidłowa. Za nadawcę powinna być bowiem każdorazowo uważana osoba zawierająca z przewoźnikiem umowę przewozu. Inna interpretacja powoduje zniszczenie całej systematyki prawa przewozowego i prowadzi do dalece niekorzystnych skutków, które z pewnością nie były zakładane przez ustawodawcę. Treść przywołanego przepisu należałoby zatem traktować w kategoriach błędu ustawodawcy, który nie zwrócił uwagi, iż każdy z wymienionych w przepisie podmiotów z chwilą zlecenia przewozu staje się nadawcą. Z tego względu przepis art. 55a ust. 2 w odniesieniu do spedytorów, odbiorców i innych osób zlecających przewóz powinien być uważany za ustawowe *superfluum*<sup>23</sup>, zaś norma w nim wyrażona w praktyce znajdzie zastosowanie wyłącznie do organizatorów transportu osób.

<sup>23</sup> A. Jaworski, *op.cit.* s. 113.