

WŁADYSŁAW GÓRSKI

W SPRAWIE UREGULOWANIA PRAWNEGO UMOWY
PRZEWOZU

METODA UREGULOWANIA

Istnieją trzy metody regulowania prawnego umowy przewozu. Metoda pierwsza polega na tym, iż najogólniejsze przepisy dotyczące przewozu zawarte są w kodeksie — cywilnym albo handlowym, przy czym poza kodeksem znajdują się przepisy przewozowe specjalne, uwzględniające specyfiką niektórych rodzajów transportu. Metoda ta stosowana jest obecnie przez wszystkie niemal kraje świata. Metoda druga polega na tym, iż zagadnienie przewozu nie jest w ogóle objęte przepisami kodeksowymi, lecz całość problematyki ujęta jest w aktach normatywnych, odnoszących się do poszczególnych rodzajów transportu. Metoda ta stosowana jest w ustawodawstwie ZSRR.

Wybór jednej z wymienionych metod nie jest związany, zdaniem naszym, z ustrojem społeczno-politycznym, lecz stanowi jedynie zagadnienie techniki ustawodawczej. Każda z tych metod ma swoje dodatnie i ujemne strony. Tak na przykład system stosowany w ZSRR pozwala na pełne uwzględnienie specyfiki poszczególnych rodzajów transportu oraz na powiązanie elementów prawnocywilnych i prawnoadministracyjnych w jednym akcie normatywnym. Z drugiej jednak strony system ten może doprowadzić do zatarcia cech wspólnych umowy przewozu, a nawet do zacierania charakteru cywilnoprawnego stosunku przewozu¹.

Trzecia metoda regulowania umowy przewozu znajduje zastosowanie jedynie w krajach anglosaskich. Polega ona na tym, iż w zakresie przewozu, podobnie zresztą, jak w całym systemie prawa

¹ Np. regulamin kolei żelaznych ZSRR z 1935 r., jak również z 1954 r., nie używa w ogóle terminu „umowa przewozu”, co dało asumpt do traktowania przez niektórych autorów przewozu towarów koleją jako stosunku pozaumownego.

cywilnego, obowiązują przede wszystkim normy prawa zwyczajowego (common law), modyfikowane w pewnej mierze aktami normatywnymi (statute law). Metoda ta związana jest najściślej z warunkami rozwoju historycznego oraz tradycjami narodów anglosaskich, nie nadaje się przeto do naśladowania w innych krajach, a w szczególności w krajach typu socjalistycznego.

Jeżeli chodzi o Polskę, to punktem wyjścia, przynajmniej w odniesieniu do przewozu towarów, jest metoda uregulowania kodeksowego. Najogólniejsze przepisy bowiem dotyczące przewozu rzeczy zawarte są w kodeksie handlowym. Mają one zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu — z wyjątkiem transportu morskiego. W ostatnich latach obserwowaliśmy jednak znamienne ewolucję w kierunku przejścia na metodę regulowania przewozu aktami prawnymi szczególnymi. Rozbudowane zostały mianowicie przepisy przewozowe specjalne, zawarte częstokroć nawet w taryfach², ograniczając tym samym zakres zastosowania przepisów kodeksowych. Projekt kodeksu cywilnego z 1954 r. nie przewidywał już objęcia swym zasięgiem problematyki przewozu. W uzasadnieniu projektu, notabene bardzo niejasno sformułowanym³, wyłączenie materii przewozu z projektu kodeksu motywuje się okolicznością, że w uregulowaniu przewozu zainteresowane są przede wszystkim jednostki gospodarki uspołecznionej. Tego rodzaju motywacja nie była przekonująca, dlatego też podczas sesji naukowej prawników cywilistów w dniach 8—10 grudnia 1954 r., poświęconej dyskusji nad projektem kodeksu cywilnego, większość uczestników opowiedziała się za utrzymaniem metody kodeksowego regulowania umowy przewozu. Opinia ta znalazła swój wyraz w nowej redakcji projektu z 1955 r.⁴

Tendencja do eliminacji problematyki przewozu z zakresu przyszłego kodeksu cywilnego wynikała prawdopodobnie z biernego naśladownictwa wzorów radzieckich. Autorzy projektu nie zadali sobie chyba trudu oceny działania tej metody w ZSRR ani też nie zasięgali w tej mierze opinii cywilistów radzieckich. Stanowisko bowiem radzieckich prawników od dawna kształtuje się w kierunku przy-

² W. Górski, *Taryfa jako źródło prawa przewozowego*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 1958, nr 5. Autor uzasadnia pogląd, iż postanowienia taryfowe, wydane przez władze państwowe i należycie opublikowane, powinny być traktowane jako przepisy prawne.

³ Projekt kodeksu cywilnego PRL, Wydawnictwo Prawnicze, 1954, s. 152 i n.

⁴ Wydawnictwo Prawnicze, rok 1955.

wrócenia jedności umowy przewozu⁵. Za objęciem umowy przewozu przygotowywanym kodeksem cywilnym ZSRR wypowiedzi się m. in. Wieniediktow⁶. Za objęciem najogólniejszych przepisów odnoszących się do umowy przewozu w kodeksie cywilnym wypowiedzi się też Tarasow⁷. Wskazuje on na okoliczność, iż podstawowe elementy umowy przewozu są wspólne i występują we wszystkich rodzajach transportu. Jako przykład wymienia przy tym fakt, iż z 232 artykułów regulaminu żeglugi śródlądowej aż 140 stanowi powtórzenie odpowiednich postanowień regulaminu kolejowego. Tendencję do łącznego traktowania problematyki przewozu widzimy także w znanym podręczniku *Radzieckie prawo cywilne*⁸, który w rozdziale XI, poświęconym umowie przewozu — wbrew niejako metodzie regulowania prawnego — naprzód omawia zasady ogólne przewozu, wspólne dla wszystkich rodzajów transportu, a następnie dopiero problemy specjalne, występujące w poszczególnych działach transportu.

Nie trudno zauważyć, iż największe różnice pomiędzy różnymi rodzajami transportu występują w zakresie techniki budowy i eksploatacji środków transportu. W zakresie eksploatacji ekonomicznej różnice te nie są już tak daleko idące. Najmniejsze zaś różnice występują w zakresie uregulowania prawnego transportu, a w szczególności w zakresie samej umowy o przewóz. Istniejące różnice w zakresie eksploatacji technicznej i ekonomicznej poszczególnych rodzajów transportu rzutują, oczywiście, na uregulowanie prawne stosunku przewozu. Odnoszą się one jednak do elementów o charakterze ubocznym, nie naruszając wszakże istotnych elementów umowy przewozu. W związku z tym wydaje się nam, iż słuszniejsza jest koncepcja uregulowania zasadniczej konstrukcji umowy przewozu w przyszłym kodeksie cywilnym i utrzymania tym samym jej jedności⁹.

⁵ M. A. Tarasow, *Oczerki transportnego prawa*, Moskwa 1951, rozdz. I.

⁶ *O sistiemie graždanskogo kodeksa SSSR*, „Sowietskoje Gosudarstwo i Prawo” 1954, nr 4, s. 27.

⁷ *Sistiema transportnego prawa sowietskogo sojuza*, „Sowietskoje Gosudarstwo i Prawo” 1957, nr 4.

⁸ Praca zbiorowa pod red. S. N. Bratusia, tłum. z rosyjskiego, Wydawnictwo Prawnicze, 1955, t. II, rozdz. XI.

⁹ Jedność umowy o przewóz podkreślana jest szczególnie przez niektórych autorów, jak np. R. Rodière, *Droit des transports*, t. I, Paryż 1953, s. 2, oraz P. Scapei, *Traité théorique et pratique sur les transports par mer, terre, eau, air, fer*, Paryż 1958, r., s. 10.

ZAKRES PROBLEMATYKI

Przepisy kodeksowe powinny, zdaniem naszym, znaleźć zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu. Sytuacja obecna, gdy przepisy kodeksu handlowego nie odnoszą się do transportu morskiego, nie ma żadnego uzasadnienia logicznego. Jest po prostu wynikiem oparcia się na wzorach kodeksów innych krajów, a przede wszystkim kodeksu handlowego niemieckiego. Trzeba przy tym podkreślić, iż stare kodeksy rozróżniają i odmiennie regulują dwa rodzaje transportu: transport lądowy i transport morski. W XX w. jednak rozwinął się transport lotniczy, w zakresie zaś transportu lądowego wyodrębnia się — poza transportem kolejowym — coraz bardziej transport samochodowy. Zarysowuje się też odrębna problematyka żeglugi śródlądowej. W obecnej sytuacji więc podział transportu na lądowy i morski stracił na aktualności. Nowsze kodeksy wyciągają już wnioski z nowego stanu rzeczy. Tak na przykład kodeks cywilny włoski z 1942 r., mianowicie rozdział dotyczący umowy przewozu, ma ogólne zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu (art. 1680), mimo iż wprowadzony jednocześnie w życie codice della navigazione reguluje problematykę specjalną transportu morskiego, lotniczego oraz żeglugi śródlądowej.

Radzieccy specjaliści prawa morskiego¹⁰ wyrażają pogląd, jakoby prawo morskie stanowiło odrębną, samodzielną gałąź radzieckiego prawa. Nie zwracają przy tym uwagi na związek prawa morskiego z całokształtem prawa przewozowego. Związku tego nie zauważają także „maryniści” polscy¹¹. Wydaje się wszakże, iż nie można odrywać formy prawnej stosunków społecznych od ich treści ekonomicznej. Transport morski stanowi jeden z działów transportu, siłą rzeczy więc prawo morskie stanowi jeden z działów prawa przewozowego. Pewna odrębność prawa morskiego jest wynikiem historycznego rozwoju. Żegluga śródlądowa, wykazująca z punktu widzenia technicznego wiele podobieństwa do żeglugi morskiej, uregulowana jest wszakże w różnych krajach w sposób nader rozmaity — od zupełnej analogii do transportu morskiego (Włochy), poprzez formy pośrednie (Francja, Niemcy), aż do znacznego zbliżenia z transportem kolejowym (ZSRR, Polska, a nawet Anglia¹²). Niekiedy wska-

¹⁰ Keylin, Winogradow, *Morskoje prawo*, Moskwa 1939, s. 10.

¹¹ Np. M. Szuldenfrei, *Prawo morskie*, Wydawnictwo Prawnicze 1953; St. Matysik, *Podręcznik prawa morskiego*, Skrypt, PWN, Warszawa 1959.

¹² J. Ridley, *The Law of the carriage of goods by land, sea and air*, Lon-

zuje się także na międzynarodowy charakter prawa morskiego. Trzeba wszakże zauważyć, iż obecnie w miarę rozwoju również i inne rodzaje transportu, jak transport lotniczy, kolejowy, pocztowy, czy samochodowy, a nawet żegluga śródlądowa w coraz szerszej mierze nabierają charakteru międzynarodowego. W tej sytuacji nie widzimy powodu, by najogólniejsze postanowienia kodeksu cywilnego odnoszące się do umowy przewozu miały nie mieć zastosowania również do transportu morskiego. Kodeks morski (przyszły) nie może być traktowany jako akt normatywny równorzędny z kodeksem cywilnym, lecz tylko jako *ius specialis* — w zakresie umowy o przewóz oczywiście, podobnie jak dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami, czy też prawo lotnicze.

Pogląd wyodrębniający prawo morskie mógł być bardziej zrozumiały w specyficznej sytuacji ZSRR, który przed wojną nie należał do międzynarodowych konwencji transportowych. Prawo przewozowe wewnętrzne oparte zaś było na nowych założeniach, dostosowanych do potrzeb socjalistycznego obrotu. Jedynie kodeks handlowej żeglugi morskiej z 1929 r. uwzględnił uznane powszechnie międzynarodowe zasady prawne i zwyczaje. W tej sytuacji radzieckie prawo morskie, wykazujące duże podobieństwo do norm obowiązujących w krajach kapitalistycznych, wykazywało tym samym znaczne różnice w porównaniu do wszystkich innych działów prawa radzieckiego, w tym również prawa przewozowego. W tej sytuacji zrozumiały staje się też argument o elemencie międzynarodowym, tkwiącym w prawie morskim, w przeciwieństwie do innych rodzajów transportu¹³.

Przepisy zawarte w kodeksie handlowym odnoszą się jedynie do przewozu rzeczy, wzorując się i w tym przedmiocie na kodyfikacjach starej daty. Pominięcie w kodeksie problematyki przewozu osób nie znajduje żadnego uzasadnienia. Umowa o przewóz osób jest jedną z najczęściej występujących w życiu umów, zasługiwałyby więc na uregulowanie kodeksowe. Wprawdzie pomiędzy umową o przewóz osób a umową o przewóz rzeczy zachodzą pewne różnice, ale zasadnicze elementy obydwu umów, do których zaliczamy:

dyn 1957, s. 5, stwierdza iż prawo żeglugi śródlądowej jest ściślej związane z prawem przewozu lądowego aniżeli morskiego.

¹³ Jest rzeczą charakterystyczną, iż jeden z autorów teorii wyodrębniającej prawo morskie, a mianowicie A. D. Keylin (por. przypis 10) w wydanym w 1954 r. podręczniku *Morskoje prawo* nie wyraża już swego poglądu w tym przedmiocie.

określenie przedmiotu przewozu, trasy oraz przewoźnego — są jednak wspólne¹⁴. Dlatego też nowsze kodeksy, jak np. kodeks cywilny włoski, regulują w jednym rozdziale zarówno umowę o przewóz osób, jak i umowę o przewóz rzeczy.

Jeżeli chodzi o obecny stan prawny w Polsce, to należy stwierdzić, iż zagadnienie przewozu osób jest szczególnie zaniedbane. Ani kodeks handlowy, ani kodeks zobowiązań zagadnienia tego nie regulują. Przewóz osób jest uregulowany dość szczegółowo, choć również nie w sposób wyczerpujący, jedynie w prawie kolejowym. Prawo morskie i lotnicze zawiera jedynie fragmentaryczne przepisy w tym przedmiocie. W zakresie komunikacji autobusowej między osiedlami oraz żeglugi śródlądowej obowiązują jedynie postanowienia odnośnych taryf osobowych, w zakresie komunikacji miejskiej natomiast jedynie zarządzenia władz terenowych, stanowiące rodzaj regulaminu w rozumieniu art. 71 k. z.

W tej sytuacji do przewozu osób stosować należy — subsydiarnie, a niekiedy nawet bezpośrednio — przepisy kodeksu zobowiązań. Jeżeli chodzi jednak o wskazanie, które z przepisów części szczegółowej kodeksu miałyby mieć zastosowanie do przewozu osób, opinia prawnicza nie jest jednomyślna. Większość autorów kwalifikuje umowę o przewóz jako rodzaj umowy o dzieło¹⁵. Niektórzy jednak zaliczają ją do kategorii umów zlecenia lub wyrażają pogląd, iż umowa przewozu jako *contractus innominatus*, a należąca do grupy umów o świadczenie usług, powinna być — na zasadzie postanowienia art. 498 § 2 — poddana przepisom o zleceniu¹⁶. Jeszcze inni kwalifikują umowę o przewóz zarobkowy okazyjny do kategorii umów o dzieło, natomiast umowę o przewóz z grzeczności — do umów zlecenia¹⁷.

Jak z tego wynika, umowa o przewóz osób, jedna z umów najczęściej w życiu występujących, nie doczekała się dotychczas należytego uregulowania. Znana od dawna w teorii i w praktyce prawni-

¹⁴ R. Rodière, op. cit., t II, s. 8; G. Ripert, *Traité élémentaire de droit commercial*, Paryż 1948 r., s. 889.

¹⁵ Np. Korzonek, Rosenblüth, *Kodeks zobowiązań*, Komentarz, wyd. 2, Kraków 1934, s. 1136; S. Janczewski, *Prawo handlowe, wekslowe i czekowe*, Warszawa 1946, s. 349.

¹⁶ Np. Z. Mika, *Kolejowe prawo przewozowe*, Wydawnictwa Komunikacyjne, 1957, s. 3 i 14; M. Szuldenfrei, op. cit., s. 168.

¹⁷ A. Ohanowicz, J. Górski, *Zobowiązania*, Część szczegółowa, PWN, Poznań 1959, s. 164.

czej, należy wciąż w systemie polskiego (i nie tylko polskiego) prawa cywilnego do *contractus innominati*. Jest to zdumiewające o tyle, iż jednocześnie umowa o przewóz rzeczy uzyskała prawo obywatelstwa we wszystkich niemal współczesnych kodyfikacjach. Zdaniem wybitnego specjalisty w zakresie prawa przewozowego Josserand'a¹⁸, wynika to z tej przyczyny, że w okresie powstawania kodeksów Napoleona, które stanowiły wzór dla późniejszych kodeksów państw kapitalistycznych, rzeczy były bardziej cenione aniżeli ludzie i cieszyły się większą opieką prawa. Wydaje się, iż ponadto należy wziąć pod uwagę dwa momenty o charakterze obiektywnym, a mianowicie: 1. przewóz osób w skali masowej rozwinął się znacznie później aniżeli przewóz towarów, a mianowicie dopiero po zniesieniu poddaństwa (koniec XVIII i XIX w.); 2. przy przewozie osób sytuacja prawna jest mniej skomplikowana i nie wymaga tak często interwencji władzy państwowej¹⁹. Podróżny sam dba o siebie w czasie transportu, nie ma więc kwestii związanych z pieczęą przewoźnika. Odpada również problematyka wiązana z osobą odbiorcy, awizowaniem, ustawowym prawem zastawu, likwidacją przesyłek itd.

Zdaniem naszym, uregulowanie w kodeksie cywilnym również zagadnienia przewozu osób przyczyniłoby się do uporządkowania stanu prawnego na tym odcinku.

Przepisy zawarte w kodeksie handlowym odnoszą się wyłącznie do przewozu zarobkowego wykonywanego w sposób zawodowy przez specjalne przedsiębiorstwa transportowe (przewoźnika). Zachodzi pytanie, czy nie należałoby w przyszłym kodeksie cywilnym przepisami tymi objąć wszelkich umów o przewóz, a więc również przewozu okazjnego i z grzeczności. Trzeba tu zauważyć, iż żaden ze współczesnych kodeksów ani też żadna z ustaw szczególnych nie regulują przewozu okazjnego i z grzeczności²⁰. Wszystkie akty normatywne ograniczają się do regulowania przewozu zarobkowego i zawodowego²¹. Umowy o przewóz okazjny albo z grzeczności

¹⁸ L. Josserand, *Les transports en service intérieur et en service international*, wyd. 2, Paryż 1926, s. 820.

¹⁹ Ibidem, s. 821.

²⁰ Chyba że chodzi o określenie odpowiedzialności przewoźącego za śmierć i obrażenia cielesne, np. art. 154 § 2 k. z.

²¹ Błędna jest, zdaniem naszym, interpretacja M. Allerhanda (*Kodeks handlowy*, Komentarz, Lwów 1935, uwaga 1 do art. 613 k. h.), jakoby przepisy kodeksu handlowego miały zastosowanie również do przewozu o charakterze przygodnym. W tekście art. 613 k. h. jest wyraźnie mowa o przewoźniku.

mają zazwyczaj treść bardzo indywidualną stąd też wszelkie uogólnienia nastrożają wiele trudności²². Dlatego też, zdaniem naszym, należy ograniczyć się do uregulowania przepisami kodeksowymi jedynie przewozu zarobkowego, wykonywanego przez kwalifikowanego przewoźnika, bez względu na to zresztą, czy posiada on charakter przewoźnika publicznego czy też nie.

UWAGI DO PROJEKTU KODEKSU CYWILNEGO Z 1955 R.

Projekt kodeksu cywilnego z 1955 r., jeżeli idzie o umowę przewozu, nie wnosi wiele nowego w porównaniu z obecnym stanem prawnym. Proponowane uregulowanie nasuwa przy tym szereg zastrzeżeń, nad którymi nie podobna przejść do porządku dziennego.

1. Art. 646 projektu, proponowany w miejsce art. 613 k. h., określa kryterium zastosowania przepisów kodeksowych przez podanie definicji przewoźnika: „Przewoźnikiem jest ten, kto w zakresie swej działalności zawodowej lub w zakresie swych zadań planowych podejmuje się za wynagrodzeniem przewiezienia rzeczy lądem, drogą powietrzną lub wodami śródlądowymi”. Sformułowanie to jest lepsze od art. 613 k. h. choćby z tego względu, że obejmuje *explicite* także transport lotniczy. Pozostawia jednak nadal poza nawiasem przewóz morski oraz przewóz osób. Zdaniem naszym, zamiast tej dość skomplikowanej definicji przewoźnika bardziej właściwe byłoby podanie definicji umowy przewozu w następującym brzmieniu: „Przez umowę przewozu przedsiębiorstwo transportowe (przewoźnik) podejmuje się przewiezienia osób lub rzeczy za wynagrodzeniem”.

2. Postanowienie art. 648 § 1 projektu określa dane, jakie wysyłający powinien podać przewoźnikowi przy zawarciu umowy. Postanowienie to nie wprowadza nowej koncepcji w miejsce art. 615 § 1 i § 3, które ma zastąpić. Tyle tylko, iż proponowane sformułowanie, ujęte negatywnie, jest nieudolne i niezgodne z duchem języka polskiego²³.

3. Postanowienie art. 648 § 2 projektu utrzymuje fakultatywny charakter listu przewozowego. Fakultatywność dokumentów przewozowych występuje w aktach normatywnych z okresu ka-

²² R. Rodière, *op. cit.*, s. 10.

²³ Na formułowanie wielu przepisów w sposób negatywny w projekcie kodeksu cywilnego z 1954 r. zwracał uwagę prof. Gwiazdomorski, *Materiały dyskusyjne do projektu kodeksu cywilnego PRL*, Wydawnictwo Prawnicze, 1955, s. 44.

pitalizmu liberalnego. Współczesne bowiem ustawodawstwo krajów kapitalistycznych wprowadza już w coraz szerszym zakresie obligatoryjność dokumentacji przesyłek. Tak na przykład we Francji obowiązek dokumentacji istnieje w transporcie kolejowym (od 1863 r.), w żegludze śródlądowej (od 1945 r.) i w transporcie samochodowym (od 1950 r.)²⁴. W krajach typu socjalistycznego obligatoryjność dokumentów przewozowych stanowi regułę. Tak na przykład w ZSRR dokumenty przewozowe wymagane są we wszystkich rodzajach transportu, z wyjątkiem transportu morskiego²⁵. Wiąże się to z uspołecznionym charakterem przedsiębiorstw transportowych²⁶. W Polsce prawny obowiązek dokumentacji przesyłek istnieje w transporcie kolejowym, kolejowo-wodnym, pocztowym, samochodowym oraz w żegludze śródlądowej. W transporcie lotniczym wystawienie listu przewozowego stanowi obowiązek umowny na podstawie Instrukcji PLL „Lot”, stanowiących rodzaj regulaminu. W tej sytuacji wypada się zastanowić, czy celowe jest utrzymanie fakultatywności dokumentu przewozowego, czy też nie byłoby bardziej wskazane odwrócenie samej zasady kodeksowej.

Projekt nie bierze przy tym pod uwagę okoliczności, iż tradycyjna technika wystawiania listu przewozowego od dawna uległa zmianie. Tradycyjnie list przewozowy jako list otwarty pisany przez wysyłającego do odbiorcy za pośrednictwem przewoźnika był rzeczywiście wystawiany jednostronnie. Reminiscencją tej tradycji jest jeszcze sformułowanie art. 615 § 2 k. h., a także 648 § 2 projektu. Tymczasem obecnie list przewozowy wystawiany jest zazwyczaj wspólnie przez wysyłającego i przewoźnika i przez obydwie strony podpisywany lub ostemplowany. Ta okoliczność powinna pociągać za sobą przyznanie prawa do żądania dokumentu przewozowego obydwu kontrahentom, a nie tylko przewoźnikowi.

W praktyce od dawna już przyjęła się zasada wystawiania dokumentów przewozowych w kilku jednobrzmiących egzemplarzach (tzw. kompletach). Jeżeli już kodeks handlowy Napoleona (art. 102 in fine) zobowiązuje przewoźnika — albo spedytora — do sporządzenia kopii listu przewozowego, to pozostawienie zasady dokumentu przewozowego w jednym egzemplarzu w nowoczesnym ko-

²⁴ R. Rodière, op. cit., s. 168 i 178.

²⁵ M. A. Tarasow, op. cit., s. 81.

²⁶ W. Górski, *Charakter prawny umowy o przewóz towarów*, „Państwo i Prawo” 1957, nr 10, s. 616.

deksie stanowiłoby prawdziwy anachronizm. Zdaniem naszym, powinna być określona przynajmniej minimalna ilość egzemplarzy, mianowicie po jednym egzemplarzu dla obydwu kontrahentów.

4. Kilka uwag należałoby poświęcić zagadnieniu dysponowania przesyłką w czasie transportu. W zakresie tym istnieje kilka systemów²⁷. Według jednego z nich prawo do dysponowania przesyłką w czasie transportu przysługuje wyłącznie wysyłającemu. Według innych — przysługiwać ono może również odbiorcy. Według prawa angielskiego zaś dysponowanie przesyłką przysługuje zasadniczo właścicielowi.

W polskim systemie prawnym możliwość rozporządzania przesyłką przysługuje zasadniczo wysyłającemu (art. 618 k. h.). W ostatnich wszakże latach obserwujemy w naszym ustawodawstwie tendencję do przyznawania — za wzorem ZSRR — prawa dysponowania przesyłką także odbiorcy. Tendencja ta wyrażona jest w nowym prawie kolejowym oraz w przepisach regulujących transport kombinowany kolejowo-wodny. Na terenie międzynarodowym tendencję tę spotykamy w umowie SMGS, odnoszącej się do przewozów kolejowych pomiędzy państwami typu socjalistycznego. Rozwiązanie takie (aczkolwiek ograniczone pewnymi warunkami) — na wniosek europejskich krajów demokracji ludowej — przyjęła również Konwencja Berneńska (kolejowa) w ostatniej redakcji z 1952 r. Nie należy chyba upraszczać zagadnienia twierdzeniem, jakoby przyznanie prawa dysponowania przesyłką również odbiorcy związane było ze zmianami społeczno-gospodarczymi zachodzącymi w krajach typu socjalistycznego. Rozwiązanie takie znane było bowiem od dawna również w wielu krajach kapitalistycznych. Tym niemniej tendencja taka wskazuje na określone potrzeby socjalistycznego obrotu, które powinny być uwzględnione przy okazji kodyfikacji. Jako rozwiązanie najwłaściwsze proponujemy przyznanie prawa do dysponowania przesyłką temu z uczestników umowy o przewóz (tzn. nadawcy względnie odbiorcy), który potrafi się wylegitymować posiadaniem wtórnika dokumentu przewozowego²⁸.

Obowiązku legitymowania się posiadaniem wtórnika przy dysponowaniu przesyłką w czasie transportu nie należy mylić z uznaniem

²⁷ W. Górski, *Dysponowanie przesyłką w czasie transportu*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 1957, nr 7.

²⁸ W ten sposób uregulowane jest to zagadnienie w kodeksie cywilnym włoskim (art. 1685), w szwajcarskim kodeksie zobowiązań (art. 443). Taka jest też praktyka we Francji.

tego dokumentu za papier wartościowy, w szczególności za papier towarowy. W polskim systemie prawnym jedynie dwa dokumenty przewozowe mają charakter papieru towarowego, a mianowicie: konosament morski oraz tzw. dowód ładunkowy (zwany również konosamentem rzeczny) w żegludze śródlądowej, przewidziany w obowiązującej wciąż na terenach północno-zachodnich kraju ustawie niemieckiej z dnia 15 czerwca 1895 r. o żegludze i spławie na drogach wodnych śródlądowych oraz powołanych tamże postanowieniach kodeksu handlowego niemieckiego. Taryfa towarowa żeglugi śródlądowej, wprowadzając obowiązek wystawiania listu przewozowego, nie uchyla przecież wymienionych przepisów ustawowych. Poza tym dowód ładunkowy może być wystawiony niezależnie od listu przewozowego. Inne rodzaje dokumentów przewozowych będące w użyciu w Polsce nie mają charakteru papieru towarowego, są z reguły imienne i niezbywalne. Zbywalność dokumentów przewozowych nie znajduje zresztą żadnego uzasadnienia w warunkach gospodarki socjalistycznej, dlatego też również utrzymanie na przyszłość dowodu ładunkowego wydaje się niewskazane, przynajmniej w obrocie krajowym, podobnie jak utrzymanie konosamentu w żegludze kabotażowej.

Drugim zagadnieniem, jakie nasuwa się przy omawianiu tej kwestii, to sprawa zakresu uprawnień klienteli do zmiany umowy przewozu. W systemach prawa kapitalistycznego zakres ten jest bardzo szeroki, prawie nieograniczony. Tymczasem w krajach typu socjalistycznego obserwujemy daleko idącą reglamentację tych uprawnień. Tak na przykład prawo kolejowe — za wzorem regulaminu kolei żelaznych ZSRR — ograniczyło prawo klienta do zmiany umowy przewozu w drodze dodatkowego zlecenia do dwu tylko przypadków, a mianowicie: 1. zmiany stacji przeznaczenia oraz 2. zmiany osoby odbiorcy — i to jeszcze pod różnymi dodatkowymi warunkami. Wydaje się jednak, iż tendencja do zbytniego ograniczania uprawnień klienteli wynikała z jednej strony z niewłaściwego rozumienia produktywności transportu i roli, jaką powinien spełniać w obrocie gospodarczym, a z drugiej strony — z przesadnej roli przywiązywanej do drobiazgowego planowania przewozów. Wydaje się bowiem, logicznie rzecz biorąc, iż zadaniem transportu jest zaspokajanie potrzeb przewozowych klienteli, a nie wykonywanie swoich własnych planów i wskaźników eksploatacyjnych. Zdaniem naszym więc, zbyt daleko idące ograniczanie praw klienteli w tym przedmiocie jest

sprzeczne z zasadami gospodarczości, a więc z szeroko pojętym interesem społecznym.

5. Na uwagę zasługuje proponowane w art. 657 § 2 projektu ograniczenie zastosowania ustawowego prawa zastawu na rzeczach przewożonych. W myśl projektu prawo zastawu nie miałyby przysługiwać przewoźnikowi w tych przypadkach, w których wysyłającym jest organizacja państwowa. Ograniczenia tego typu znane już są nowszym aktom normatywnym, a mianowicie prawu kolejowemu (art. 87, ust. 3 dekretu z 1952 r.) oraz dekretowi o łączności z dnia 11 marca 1955 r. (Dz. U. nr 12, poz. 71) — w odniesieniu do przesyłek pocztowych. Obydwa wymienione akty normatywne wyłączają stosowanie ustawowego prawa zastawu w przypadku, kiedy odbiorcą (a nie wysyłającym) jest instytucja państwowa albo jednostka gospodarki uspołecznionej. Wydaje się, iż projekt słusznie ogranicza uprzywilejowanie w tym zakresie jedynie do organizacji państwowych. Na nieporozumienie natomiast wygląda stosowanie prawa zastawu w zależności od tego, kto jest nadawcą przesyłki. Odnosi się wrażenie, iż autorzy projektu nie widzieli uzasadnienia ekonomicznego prawa zastawu, lecz sprowadzili niejako całe zagadnienie na płaszczyznę polityczną. Rzecz nie w tym, by nadanie przesyłki przez organizację państwową „uświęcało” niejako samą przesyłkę i uwalniało tym samym spod działania ustawowego prawa zastawu. Sens ekonomiczny prawa zastawu w transporcie polega na tym, iż ma zabezpieczyć przewoźnikowi możliwość pokrycia swych należności przewozowych na wypadek, gdyby odbiorca nie chciał ich uiścić dobrowolnie²⁹. Uprzywilejowanie organizacji państwowych jako odbiorcy ma swoje uzasadnienie e k o n o m i c z n e . Przewoźnik bowiem, wydając przesyłkę organizacji państwowej, ma całkowitą pewność, iż organizacja ta ciężące jeszcze na przesyłce należności przewozowe pokryje. Tymczasem uprzywilejowanie organizacji państwowych jako nadawcy uzasadnienia takiego nie znajduje.

6. Postanowienie art. 658 projektu proponuje utrzymanie niefortunnego, zdaniem naszym, sformułowania art. 628 k. h., w myśl którego — mimo niepodniesienia zastrzeżeń odnośnie do stanu przesyłki przy jej odbiorze — nie wygasają roszczenia do przewoźnika z tytułu u s z k o d z e ń niewidocznych, jeżeli odbiorca bezzwłocznie.

²⁹ Ustawowe prawo zastawu w tej postaci znane jest w Europie zachodniej od XIII w. (K. Cossack, *Lehrbuch des Handelsrechts*, wyd. 9, Stuttgart 1922 s. 316).

a najpóźniej w ciągu tygodnia powiadomi o nich przewoźnika. Bardziej właściwe wydaje się nam sformułowanie prawa kolejowego (art. 127, ust. 1, pkt. 3 dekretu), mówiące ogólnie o *szkodach* nie dających się z zewnątrz zauważyć, a nie tylko o uszkodzeniach.

Przy tej okazji trzeba by się zastanowić, czy sytuacja w naszym transporcie nie dojrzała już do tego, by obowiązku stwierdzenia szkód wskutek częściowego zaginięcia albo uszkodzenia przesyłki w formie protokolarnej nie wprowadzić jako zasady kodeksowej. Protokół szkodowy wymagany jest obecnie w transporcie kolejowym, kolejowo-wodnym, samochodowym oraz w żegludze śródlądowej. W ZSRR sporządzenie protokołu szkodowego wymagane jest od dawna we wszystkich rodzajach transportu³⁰.

7. Projekt utrzymuje jako podstawę odpowiedzialności kontraktualnej przewoźnika *domnie manie winy*. Z obowiązujących przepisów jedynie taryfa towarowa żeglugi śródlądowej z 1955 r. opiera odpowiedzialność przewoźnika na zasadzie winy udowodnionej (§ 19, pkt 1 taryfy).

Z postanowień kodeksu handlowego nie wynika jasno, czy posiadają one w tym zakresie charakter *iuris cogentis*. Kwestia dopuszczalności umownego ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika jest zresztą w wielu krajach dyskusyjna. Uregulowanie prawne tej kwestii jest także bardzo rozmaite. Tak na przykład w Anglii ograniczenia takie są w pełni dopuszczalne³¹. We Francji natomiast ust. 3 art. 103 kodeksu handlowego, wprowadzony w 1905 r., możliwość taką w ogóle wyklucza. W ZSRR problem ten nie jest dyskusyjny, jako że przepisy przewozowe (z wyjątkiem kodeksu handlowej żeglugi morskiej) mają charakter imperatywny³². Wdaje się, iż celowe byłoby wyraźne wykluczenie w przepisach kodeksowych możliwości umownego ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika.

Projekt utrzymuje jako granicę odpowiedzialności przewoźnika zwykłą wartość rzeczy, chyba że szkoda wynikła z umyślnego działania lub rażącego niedbalstwa. Wypada tu zaznaczyć, iż uzależnienie zakresu odpowiedzialności przewoźnika od momentów subiektywnych zostało uchylone w prawie kolejowym. Trudno powiedzieć, w jakiej mierze uchylenie to wiąże się ze zmianami w układzie stosunków produkcyjnych. Wydaje się wszakże, iż ustawodawcy cho-

³⁰ *Radzieckie prawo cywilne*, s. 158.

³¹ L. D. Kitschin, *Road transport Law*, wyd. 10, Londyn 1955, 7 i n.

³² *Radzieckie prawo cywilne*, s. 149.

dziło o to, by momenty subiektywne, zachodzące po stronie przewoźnika, nie miały wpływu na stosunek z klientem. W obecnej sytuacji bowiem przewoźnikami są prawie wyłącznie osoby prawne, przede wszystkim przedsiębiorstwa państwowe. Tak więc umyślne działanie lub rażące niedbalstwo samego przewoźnika jest mało prawdopodobne. Odnosi się więc ono normalnie do pracowników przewoźnika i może uzasadniać ewentualnie roszczenie regresowe przewoźnika do bezpośredniego sprawcy szkody (art. 147 k. z.).

8. Postanowienie art. 659 projektu; podobnie jak art. 629 k. h., w przedmiocie przedawnienia roszczeń z umowy przewozu odsyła do odpowiednich przepisów dotyczących ekspedycji (a raczej spedycji — zgodnie z używaną powszechnie terminologią³³). Odesłanie to jest wynikiem niewłaściwego, zdaniem naszym, ustawienia kolejności umowy przewozu i spedycji w projekcie. Umowa spedycji stanowi wprawdzie samoistny rodzaj umowy z punktu widzenia prawnego, z punktu ekonomicznego jednak ma ona jedynie charakter pomocniczy w stosunku do przewozu rzeczy, stąd też jej właściwe miejsce w systemie kodeksowym powinno być za, a nie przed umową przewozu. Obecna kolejność uregulowania obydwu tych umów w kodeksie handlowym jest nieprawidłowa i wynika z wadliwej, zdaniem naszym, i sztucznej koncepcji spedycji jako rodzaju umowy komisu³⁴.

9. Ograniczenie terminu przedawnienia roszczeń z umowy o przewóz uzasadnione jest masowością przewozów oraz dążeniem do rychłego wyjaśnienia sytuacji prawnej stron, dlatego też ograniczenie terminu przedawnienia odnosić się powinno do roszczeń obydwu stron, a nie tylko do roszczeń klienta w stosunku do przewoźnika. Uprzywilejowanie przewoźnika w kodeksie handlowym oraz w innych kodyfikacjach z okresu kapitalizmu posiadało swoje ekonomiczne i klasowe uzasadnienie, razi natomiast w projekcie kodeksu cywilnego państwa typu socjalistycznego (art. 659 projektu). Słusznie jednak projekt, w przeciwieństwie do art. 610 § 1 k. h., nie przewiduje możliwości umownego przedłużenia tego terminu.

10. Jednym z zagadnień, które wydają się już dojrzałe do jednolitego uregulowania w przysłym kodeksie, jest zagadnienie obligatoryjnej reklamacji. Reklamacja stanowi właściwą metodę do-

³³ W. Górski, *Pojęcie spedycji*, „Ruch Prawniczy i Ekonomiczny” 1958, nr IV.

³⁴ Ibidem.

chodzenia roszczeń w ustroju socjalistycznym. Prowadzi ona do odciążenia sądów i arbitrażu od wielkiej ilości spraw, najczęściej niespornych, które mogą być załatwione bezpośrednio pomiędzy uczestnikami umowy, w dodatku szybciej i bez niepotrzebnych kosztów procesowych. W krajach typu socjalistycznego dlatego też istnieje tendencja do wprowadzenia obligatoryjnej reklamacji przy roszczeniach w stosunku do przewoźnika. Obligatoryjność reklamacji oznacza, iż prawo do dochodzenia roszczeń w trybie sądowym lub arbitrażowym przysługuje klientowi dopiero po wyczerpaniu drogi postępowania reklamacyjnego. W ZSRR obligatoryjność reklamacji istnieje w wszystkich rodzajach transportu³⁵. Jeżeli chodzi o Polskę, to obowiązkowa reklamacja wprowadzona została już w transporcie kolejowym, kolejowo-wodnym, pocztowym, samochodowym oraz w żegludze śródlądowej.

11. Projekt nie zawiera niektórych postanowień, znanych kodeksowi handlowemu, mimo iż zagadnienia same nie przestały być nadal aktualne. Tak na przykład projekt nie zawiera przepisu odpowiadającego art. 616 k. h., który zobowiązuje wysyłającego do wręczenia przewoźnikowi dokumentów potrzebnych z uwagi na przepisy administracyjne, celne itd.

12. Należałoby zastanowić się nad celowością kodeksowego uregulowania m. in. zagadnień takich, jak np. obowiązek przewozu, moc obowiązująca taryf przewozowych, likwidacja przesyłek, ubytki naturalne, domniemanie przyjęcia przesyłki do przewozu w dobrym stanie zewnętrznym³⁶.

WNIOSKI KOŃCOWE

Należy stwierdzić, iż projekt, jeżeli chodzi o umowę przewozu, trzyma się zbyt tradycyjnych i częstokroć nieaktualnych już koncepcji. Próby przystosowania przepisów do nowej techniki, nowej ekonomiki oraz perspektyw rozwojowych są zbyt nieśmiałe, a niekiedy idą w niewłaściwym kierunku, nie stanowiąc nawet podsumowania rozwoju już osiągniętego. Zdaniem naszym, projekt wymaga jeszcze gruntownego przemyślenia w tym zakresie i przepracowania, o ile stanowić ma trwałą dorobek polskiej i socjalistycznej myśli prawniczej.

³⁵ *Radzieckie prawo cywilne*, s. 159.

³⁶ Zagadnienie to uregulowane jest np. w szwajcarskim kodeksie zobowiązań (art. 442) oraz kodeksie cywilnym włoskim (art. 1693).