

Bogdan Klepacki, Bożena Sabak
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Krajowe i międzynarodowe źródła prawa transportowego w transporcie drogowym

Regulacje polskiego prawa transportowego mają swoje źródło w różnych aktach prawnych: akty normatywne prawa Polskiego oraz akty wykonawcze do ustaw. Niewątpliwie najważniejszym dokumentem w tej dziedzinie jest Kodeks cywilny oraz regulacje zawarte w Prawie przewozowym. Ogromne znaczenie mają też źródła prawa międzynarodowego, jako że przewozy tego rodzaju zajmują coraz większy wolumen w przewozach ogółem oraz odgrywają bardzo duże znaczenie dla funkcjonowania gospodarki.

Podstawowy zbiór regulacji krajowych znajduje się w Kodeksie cywilnym, opublikowanym po raz pierwszy w 1964 roku w Dzienniku Ustaw pod numerem 16, pozycja 93. Przepisy dotyczące bezpośrednio przewozu zawarto w tytule XXV. Spisano tu zestawienie 20 artykułów dotyczących przewozu, przepisów ogólnych oraz regulacji, odnoszących się jedynie do przewozu osób albo rzeczy. Przepisy te w sposób ogólny i jedynie ramowy normalizują jakże rozległą i problematyczną tematykę przewozu. Stanowią jednak model wzorca dla innych aktów prawnych, które w sposób bardziej szczegółowy regulują poszczególne gałęzie transportu. Taka więź między przepisami szczegółowymi a Kodeksem cywilnym została określona w art. 775 k.c.: „przepisy tytułu niniejszego stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami”. Wydawałoby się zatem, że te regulacje nie mają większego zastosowania w praktyce. Niestety, nawet prawodawstwo dotyczące unormowań poszczególnych gałęzi transportu posiada luki prawne. W takich sytuacjach należy odwołać się właśnie do ogólnych przepisów zawartych w Kodeksie cywilnym. Dotyczy to przede wszystkim prawa zastawu na przesyłce, roszczeń regresywnych czy domniemania, że przesyłka została przyjęta do przewozu w należyłym stanie. Ponadto, zgodnie z art. 774 przepisy k.c. stosuje się do przewozów odbywających się na podstawie umowy i za wynagrodzeniem.

Drugim najważniejszym aktem normatywnym, regulującym problematykę dokumentacji dla transportu drogowego, jest Ustawa Prawo przewozowe. Po wieloletniej dyskusji nad twierdzeniami i założeniami prawa transportowego oraz sugestiami ze strony praktyków, została uchwalona 15 listopada 1984 i opublikowana w Dzienniku Ustaw 1984 nr 53 poz. 272. Jest to przykład nowatorskiego podejścia na tle Europy w dziedzinie przewozów, jako że stworzono po raz pierwszy akt prawny ujednociający regulacje w większości gałęzi transportowych. Zgodnie z art. 1 ustawa ta nie obejmuje jedynie transportu morskiego (uregulowanego przez Kodeks morski), lotniczego (Ustawa Prawo lotnicze) oraz konnego (bezpośrednie zastosowanie ma Kodeks cywilny). Zatem ustawa – Prawo przewozowe ma zastosowanie do transportu samochodowego, kolejowego, miejskiego, wodnego śródlądowego oraz przewozów kombinowanych z udziałem wymienionych gałęzi transportu. Jej przepisy odnoszą się do przewozów w ramach wymienionych gałęzi, odbywających się za wynagrodzeniem i na podstawie umowy, zarówno umowy przewozu jak i spedycji. Zgodnie z art.1 ust. 2 można je odpowiednio stosować także do przewozów nieodpłatnych. Określenie „odpowiednio” nie oznacza jednak, że przepisy Ustawy można stosować dokładnie w ten sam sposób jak w przypadku usługi świadczonej za wynagrodzeniem.

Prawo przewozowe jest polskim aktem prawnym, zatem ma zastosowanie do przewozów krajowych. Jednakże według art. 1 ust 3 przepisy Ustawy mają zastosowanie także do przewozów międzynarodowych, o ile umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej. Dzieje się tak, gdy w danej gałęzi transportu brakuje konwencji międzynarodowej, a przewoźnik zarejestrował swoją działalność na terenie polski (Ustawa – Prawo prywatne międzynarodowe z dnia 12 listopada 1965r, Dz.U. Nr 46, poz. 290 ze zm.).

Do kategorii źródeł prawa należą także akty wykonawcze do ustaw. W związku z tym omawiając Ustawę – Prawo przewozowe, w zakresie transportu rzeczy, należy pamiętać o Rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego z dnia 24 lutego 2006 r. (Dz.U. Nr 38, poz. 266). Zostało ono skonstruowane na podstawie art. 79 Ustawy, który upoważnił właściwego ministra do spraw transportu, do wydania takiego aktu prawnego.

Rozporządzenie składa się z 13 paragrafów regulujących szczegółowy tryb i sposób ustalania stanu przesyłek, warunki, jakim powinny odpowiadać reklamacje i wezwania do zapłaty z tytułu przewozu osób i przesyłek oraz tryb postępowania reklamacyjnego.

Kategoria aktów ustawodawczych dotyczących prawa przewozowego, składa się jeszcze z kilku innych ustaw. Jako pierwszą należy wymienić Ustawę o transporcie drogowym (Dz.U. 2011 Nr 125, poz. 1371). Określa ona zasady podejmowania i wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego w ramach prowadzonej działalności gospodarczej oraz zasady realizowania niezarobkowych (na potrzeby własne) krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych. Kolejna ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 199, poz. 1671), określa zasady przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, wymagania w stosunku do kierowców i innych osób wykonujących czynności związane z tym przewozem oraz wskazuje organy właściwe do sprawowania nadzoru i kontroli. Ustawa, używając określenia „umowa ADR”, w swej treści odnosi się do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz.U. z 2002 r. Nr 194, poz. 1629), wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób.

Ostatnią ustawą normującą zasady funkcjonowania pracy przewoźników zarejestrowanych na terenie Polski jest akt prawny opublikowany w 2004 r. w Dzienniku Ustaw nr 92, poz. 879, o czasie pracy kierowców. Ustawa szczegółowo reguluje czas pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, obowiązki pracodawców w zakresie wykonywania przewozów drogowych, zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku.

Opisując krajowe regulacje prawa przewozowego warto też omówić orzecznictwo krajowe w tej dziedzinie. Historycznie, pierwszym orzeczeniem jest Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 września 2003 r. sygn. akt II CKN 415/01. Wyrokiem tym stwierdzono, że zgodnie z art. 4 i 9 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), osoba nie będąca stroną umowy przewozu nie może być uznana za nadawcę przesyłki tylko z tej przyczyny, że została wskazana jako nadawca w liście przewozowym. Innym orzeczeniem poruszającym problem definiowania nadawcy jest wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 stycznia 2007 r. Stwierdzono, że stroną umowy przewozu są wyłącznie nadawca (wysyłający przesyłkę) i przewoźnik, a nie osoba wskazana w listach przewozowych jako płatnik. Nadawcą przesyłki nie jest nawet osoba oddająca przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, którą to osobę ustawodawca kwalifikuje jedynie jako upoważnioną przez nadawcę do wykonania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu. Nie może być uznany za umowę przewozu taki kontrakt, w którym kontrahentem przewoźnika nie jest nadawca (wysyłający przesyłkę).

Kolejne dwa orzeczenia odnoszą się do problematyki roszczeń i reklamacji. Wyrok ogłoszony 5 grudnia 2003 roku, odnosił się do interpretacji postępowania reklamacyjnego w myśl Konwencji CMR. Zgodnie z nim, jeżeli na piśmie nadawca, albo inna uprawniona osoba, żąda odszkodowania za szkodę poniesioną wskutek uszkodzenia towarów w przewozie, to pismo to stanowi reklamację, w myśl Konwencji. Żaden przepis Konwencji nie uzależnia prawa dochodzenia roszczenia przed sądem od uprzedniego wyczerpania reklamacyjnego trybu przedsądowego. Zatem, wniesienie reklamacji na gruncie Konwencji nie jest obligatoryjne, a brak skorzystania przez uprawnionego z tego trybu postępowania nie zamyka drogi do dochodzenia roszczenia odszkodowawczego przez sądem. Trzeci wyrok został ogłoszony 15 marca 2006 roku przez Sąd Apelacyjny w Białymstoku. Zgodnie z nim pojęcie „złego zamiaru” zawarte art. 29 ust. 1 Konwencji CMR jest równoznaczne z winą w postaci rażącego niedbalstwa, o której mowa w art. 86 Ustawy – Prawo przewozowe. Ponadto przyjęcie, że przewoźnik dopuścił się rażącego niedbalstwa, nie pozwala na zastosowanie ograniczeń bądź wyłączeń jego odpowiedzialności przewidzianych w rozdziale IV CMR o odpowiedzialności przewoźnika.

Jak już wcześniej wspomniano ogromne znaczenie mają też źródła prawa międzynarodowego. Dla transportu drogowego najważniejsze znaczenie ma Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) podpisana w 1956 r. w Genewie, ratyfikowana i opublikowana w Polsce w 1962 roku (Dz.U. Nr 49, poz. 238). Przepisy Konwencji mają zastosowanie jedynie do przewozów za wynagrodzeniem wykonywanych przez zawodowych przewoźników, jeżeli miejsce przeznaczenia znajduje się w innym kraju niż miejsce załadunku, przy czym przynajmniej jedno z tych państw

ratyfikowało lub w inny sposób przyjęło Umowę. Przepisy Konwencji należy stosować także w przypadku świadczenia usług przewozowych przez nieuprawnione do tego podmioty. W przeciwnym wypadku przedsiębiorca taki ponosiłby odpowiedzialność za szkody według przepisów ogólnych, które zazwyczaj w sposób łagodniejszy traktują dłużnika. Ponadto przepisy Konwencji odnoszą się wyłącznie do przewozów odbywających się za pomocą samochodów, pojazdów członowych, przyczep i naczep.

Zgodnie z Konwencją w liście przewozowym powinna znaleźć się klauzula, że przewóz, bez względu na jakiegokolwiek przeciwne oświadczenie, podlega przepisom Umowy CMR. Sąd kraju, który przystąpił do Konwencji jest związany art. 1 ust. 1 Umowy. Jednak jeżeli spór będzie rozpatrywany przez sąd kraju, który nie ratyfikował Konwencji, jest bardzo prawdopodobne, że nie zastosuje się do jej regulacji. Zamieszczenie takiego oświadczenia, pozwala na stosowanie przepisów Umowy CMR przez Państwa nie związane jego treścią.

Streszczenie

W opracowaniu przedstawiono krajowe i międzynarodowe źródła prawa transportowego w zakresie transportu drogowego. Regulacje polskiego prawa transportowego mają swoje źródło w aktach normatywnych oraz wykonawczych do ustaw. Najważniejszym dokumentem jest Kodeks cywilny oraz regulacje zawarte w Prawie przewozowym. Ogromne znaczenie mają też źródła prawa międzynarodowego. Prawo przewozowe tworzone jest także przez orzecznictwo krajowe w tej dziedzinie.

Abstract

In the paper the national and international source of law transportation in road transportation have been presented. These regulations are based on normative acts and implementing acts. The most important act is Civil Codex and regulations in Transportation Law. Great importance are also a source of international law. Transportation Law is also created by the national law in this area.

Literatura

- [1]. Górski W., Wesołowski K. 2005 *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny – Prawo przewozowe – CMR*. Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. Z o.o., Gdańsk.
- [2]. *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania*, sporządzone w Genewie 19 maja 1956 r. (Dz.U. 1962 Nr 49, poz. 238).
- [3]. *Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego z dnia 24 lutego 2006 r.* (Dz.U. Nr 38, poz. 266).
- [4]. Stec M. 2009: *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków.
- [5]. *Ustawa o czasie pracy kierowców z dnia 16 kwietnia 2004 r.* (Dz.U. Nr 92, poz. 879).
- [6]. *Ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych z dnia 28 października 2002 r.* (Dz.U. Nr 199, poz. 1671).
- [7]. *Ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r.* (Dz.U. Nr 125, poz. 1371).
- [8]. *Wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 15 marca 2006 r.* sygn. akt I ACa 48/06.

- [9]. *Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 stycznia 2007 r. sygn. akt V CSK 420/06.*
- [10]. *Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 września 2003 r. sygn. akt II CKN 415/01.*
- [11]. *Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 grudnia 2003 r. sygn. akt V CK 264/02.*