

GLOSY

Dr Paulina Woś

Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II

ORCID: 0000-0002-8578-382X

e-mail: paulinawos@kul.pl

O wykładni art. 48 prawa przewozowego – glosa do postanowienia Sądu Najwyższego – Izby Cywilnej z 16.01.2020 r. w sprawie I CSK 618/19

On the interpretation of Art. 48 of the Transport law – gloss to the decision of the Supreme Court – Civil Chamber dated 16.01.2020 in the case I CSK 618/19

Streszczenie

Przedmiotem niniejszego komentarza jest orzeczenie Sądu Najwyższego – postanowienie Sądu Najwyższego – Izby Cywilnej z 16.01.2020 r. (sygn. akt: I CSK 618/19), w którym to Sąd Najwyższy w sposób jednoznaczny wypowiedział się w przedmiocie wykładni art. 48 ustawy z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe, odnoszącego się do czynności sprawdzenia przesyłki. Sąd Najwyższy wskazał, że przepis art. 48 ustawy – Prawo przewozowe nie znajduje zastosowania do sytuacji, gdy chodzi o inną ingerencję przewoźnika niż otwarcie przesyłki. Wskazany przepis, zdaniem Sądu Najwyższego, ma zastosowanie tylko do takich oświadczeń jak wartość czy zawartość przesyłki lub rzeczy dopuszczonych do przewozu w warunkach szczególnych, w konsekwencji czego nie ma zastosowania do weryfikacji wymiarów lub ciężaru przesyłki. Celem opracowania jest analiza orzeczenia Sądu Najwyższego i wykazanie, że w świetle obowiązujących przepisów prawa stanowisko Sądu Najwyższego jest słuszne i zasługuje na aprobatę.

Słowa kluczowe: prawo przewozowe, weryfikacja przesyłki, zawartość, waga, wymiary

JEL: K12, K15, K22, K39

Teza

Przepis art. 48 ustawy – Prawo przewozowe nie ma zastosowania do sytuacji, gdy chodzi o inną ingerencję przewoźnika niż otwarcie przesyłki. Ma on zastosowanie do takich

Abstract

The subject of this comment is the decision of the Supreme Court – Order of the Supreme Court – Civil Chamber dated 16 January 2020 (file ref.: I CSK 618/19), in which the Supreme Court expressed its unequivocal opinion on the interpretation of art. 48 of the 15 November 1984 Transport law, which refers to the activity of inspecting the consignment, indicating that the provision of art. 48 of the Transport law does not apply to situations where the carrier's interference is other than the opening of the consignment. In the opinion of the Supreme Court, the indicated provision applies only to such statements as the value or content of the consignment, or items allowed for transport in special conditions, as a result of which it does not apply to verification of the dimensions or weight of the consignment. The purpose of this publication is to analyze the Supreme Court's decision and demonstrate that in light of applicable law, the Supreme Court's position is correct and deserves approval.

Keywords: transport law, consignment verification, content, weight, dimensions

oświadczeń jak wartość czy zawartość przesyłki lub rzeczy dopuszczonych do przewozu na warunkach szczególnych. Weryfikując wymiary czy ciężar przesyłki, przewoźnik nie ingeruje w prawo własności innej osoby, a to co do zasady wymaga jej zgody.

Wprowadzenie

Na wstępie należy zaznaczyć, że glosa ma charakter aprobujący, jej przedmiotem będzie analiza postanowienia Sądu Najwyższego z 16.01.2020 r., wydanego w sprawie o sygnaturze akt I CSK 618/19. Rozważania Sądu Najwyższego zostaną uzupełnione omówieniem treści art. 48 prawa przewozowego¹. W podsumowaniu zostanie podjęta próba dokonania analizy i oceny stanowiska Sądu Najwyższego.

Stanowisko sądów I oraz II instancji

W postępowaniu przed sądami powszechnymi spór między stronami dotyczył m.in. ustalenia, czy strona powodowa będąca przewoźnikiem miała uprawnienie do dokonania jednostronnej (bez udziału nadawcy) weryfikacji parametrów wagi rzeczywistej i wymiarów przesyłki, a w konsekwencji doliczenia stronie pozwanej opłat dodatkowych. W ocenie sądu I instancji strona powodowa jako przewoźnik posiadała uprawnienie do jednostronnej weryfikacji parametrów zleconych do przewozu przesyłek oraz uprawnienia do jednostronnego ustalenia ceny usługi na podstawie większego z dwóch parametrów – wagi wymiarowej² bądź wagi rzeczywistej, w tym ustalenia w tym zakresie opłat dodatkowych. Zdaniem sądu I instancji uprawnienie to wynika z umowy stron, a art. 48 prawa przewozowego ma charakter względnie obowiązujący, w związku z czym strony mogą w umowie dowolnie unormować wzajemne obowiązki, o których jest w nim mowa.

W apelacji od wyroku zasądzającego strona pozwana podniosła m.in. zarzut naruszenia przez sąd art. 48 prawa przewozowego poprzez uznanie, że ma on charakter względnie obowiązujący, w związku z czym strony mogą w umowie dowolnie unormować wzajemne obowiązki.

Sąd odwoławczy stanął na stanowisku, że sposób ustalenia zarówno ciężaru rzeczywistego nadawanej przesyłki, jak i wymiarowego oraz system ustalenia wysokości wynagrodzenia został określony w umowie pomiędzy stronami, w związku z powyższym strona pozwana, podając zaniżone parametry przesyłek, musiała liczyć się z uprawnieniem strony powodowej do ich weryfikacji i naliczenia wynagrodzenia na bazie parametru, który był wyższy. Odnosząc się do zarzutu naruszenia przez sąd I instancji art. 48 prawa przewozowego, sąd odwoławczy uznał, że zarzut ten jest chybiony. Zdaniem sądu odwoławczego przepis art. 48 nie będzie miał zastosowania w zaskarżanej sprawie, w zakresie weryfikowania przez powoda wagi przesyłek nadawanych przez stronę pozwaną. Przepis ten, jak twierdzi sąd odwoławczy, nie ma zastosowania do sytuacji, gdy chodzi o inną ingerencję przewoźnika niż otwarcie przesyłki. Zdaniem sądu II instancji przepis art. 48 prawa przewozowego ma zastosowanie do takich oświadczeń jak wartość czy zawartość przesyłki lub rzeczy dopuszczonych do przewozu na warunkach szczególnych, a w stanie faktycznym zaskarżanej sprawy chodziło nie tyle o sprawdzenie zawartości przesyłki, ile o zweryfikowanie prawdziwości danych wskazanych w dowodzie nadania dotyczących jej rozmiarów i wa-

gi. W konsekwencji powyższego strona powodowa, dokonując weryfikacji parametrów wymiarowych i ciężaru rzeczywistego przesyłek, nie była zobligowana treścią art. 48 prawa przewozowego i tym samym nie można jej zarzucić jego naruszenia³.

Nie zgadzając się z argumentacją sądu odwoławczego, strona pozwana skierowała do Sądu Najwyższego skargę kasacyjną. W uzasadnieniu skargi wskazano, że w sprawie występuje istotne zagadnienie prawne dotyczące charakteru przepisów prawa przewozowego, a szczególnie art. 48 prawa przewozowego, czyli czy są one bezwzględnie obowiązujące oraz czy art. 48 prawa przewozowego dotyczy każdego sposobu weryfikacji przez przewoźnika przesyłki, czy też tylko takiej weryfikacji, która wymaga jej otwarcia. Zdaniem skarżącego istnieje potrzeba wykładni przepisów art. 48 prawa przewozowego, ponieważ wywołuje ona rozbieżności w orzecnictwie sądów co do trybu i zakresu weryfikowania przez przewoźnika odebranych bez zastrzeżeń do przewozu przesyłek i co do sposobu dokumentowania wyników takiej weryfikacji⁴.

Stanowisko Sądu Najwyższego

W ocenie Sądu Najwyższego nie budziło jednak wątpliwości to, że sąd odwoławczy dokonał prawidłowej wykładni art. 48 prawa przewozowego, uznając, że wskazany przepis nie ma zastosowania do ustalonego w sprawie stanu faktycznego w zakresie weryfikowania przez przewoźnika wagi przesyłek nadawanych przez stronę skarżącą. Przepis ten w opinii Sądu Najwyższego nie ma bowiem zastosowania do sytuacji, gdy chodzi o inną ingerencję przewoźnika niż otwarcie przesyłki. Sąd Najwyższy, zgadzając się w pełni ze stanowiskiem sądu odwoławczego, uzasadnił, że art. 48 prawa przewozowego ma zastosowanie jedynie do takich oświadczeń jak wartość czy zawartość przesyłek lub rzeczy dopuszczonych do przewozu na warunkach szczególnych. Weryfikując wymiary lub ciężar przesyłki, przewoźnik nie ingeruje w prawo własności innej osoby, a to co do zasady wymaga jej zgody. Przepis art. 48 prawa przewozowego zdaniem Sądu Najwyższego jest wyjątkiem od tej zasady i dlatego też nie ma zastosowania do stanu faktycznego, który sprowadza się do weryfikacji wymiaru zewnętrznego przesyłki lub jej ciężaru rzeczywistego bez ingerencji w zawartość przesyłki. W konsekwencji powyższego oznacza to, że przewoźnik, dokonując takiej weryfikacji, nie był zobligowany treścią art. 48 prawa przewozowego i tym samym nie można zarzucić mu naruszenia tego przepisu. Skarżący jako nadawca przesyłki, zawierając z przewoźnikiem umowę, wyraził zgodę na jednostronne uprawnienie powoda do zweryfikowania deklarowanej wagi i wagi wymiarowej oraz wymiaru przesyłek oraz – jeżeli przekroczą one w rzeczywistości wartości zadeklarowane – ustalić na tej podstawie uzupełniające wynagrodzenie i wystawić stosowną fakturę⁵.

W konsekwencji Sąd Najwyższy odmówił przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania. Jego zdaniem w sprawie będącej podstawą skargi kasacyjnej nie występuje istotne zagadnienie prawne ani potrzeba dokonania wykładni przepisów

prawnych budzących poważne wątpliwości lub wywołujących rozbieżności w orzecznictwie, dzieląc tym samym interpretację art. 48 prawa przewozowego dokonaną przez sąd odwoławczy. Mimo odmowy przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania, Sąd Najwyższy dokonał istotnej konkluzji, odpowiadając na wątpliwość interpretacyjną, wynikającą z wniesionej skargi. Odchodząc zatem od oceny decyzji Sądu Najwyższego w przedmiocie odmowy przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania, właściwe staje się dokonanie analizy i oceny tezy poczynionej przez Sąd Najwyższy w głosowanym postanowieniu.

Analiza przepisu art. 48 prawa przewozowego i ocena stanowiska Sądu Najwyższego

Analizę przywołanego postanowienia Sądu Najwyższego należy rozpocząć od analizy art. 48 prawa przewozowego. W dalszej części glosy zostanie także dokonana ocena stanowiska Sądu Najwyższego.

Przechodząc do rozważań, należy wskazać, że art. 48 prawa przewozowego dotyczy procedury dokonywania przez przewoźnika czynności sprawdzenia przesyłki po przyjęciu jej do przewozu. Przewoźnik może dokonać sprawdzenia przesyłki w każdym czasie – od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania (Szanciło, 2008). Omawiany przepis nie określa przesłanek warunkujących nabycie przez przewoźnika uprawnienia do dokonania sprawdzenia przesyłki. Z przepisu wynika, że przewoźnik może sprawdzić, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom nadawcy zawartym w liście przewozowym, a także – w przypadku przewozu na warunkach specjalnych – czy zostały zachowane przepisy dotyczące rzeczy dopuszczonych do takiego przewozu⁶. Wydaje się, że przewoźnik powinien skorzystać z omawianego przepisu wtedy, gdy powożmie uzasadnioną wątpliwość co do prawdziwości oświadczenia nadawcy o zawartości lub innych danych przesyłki (Stec, 2005). Omawiany przepis daje przewoźnikowi uprawnienie dokonania sprawdzenia, z którego może skorzystać, ale nie musi (Bukowski, 1990).

Niestety ustawa nie wskazuje wprost, co może być przedmiotem czynności sprawdzających podejmowanych przez przewoźnika w trybie art. 48 prawa przewozowego. Skoro zatem przewoźnik może sprawdzić, czy przesyłka odpowiada oświadczeniom zawartym w liście przewozowym, należy ustalić, jakie dane powinien zawierać list przewozowy, których to niezgodność może być podstawą dokonania omawianych czynności sprawdzających. Kodeks cywilny⁷ w art. 779 w zw. z art. 780 przewiduje, że w liście przewozowym powinny znajdować się takie informacje jak: adres nadawcy oraz adres odbiorcy, miejsce przeznaczenia, oznaczenie przesyłki według rodzaju, ilości oraz sposobu opakowania, jak również wartość rzeczy szczególnie cennych. Z kolei przepisy ustawy – Prawo przewozowe przewidują w art. 38 ust. 2, że list przewozowy powinien zawierać nazwę i adres nadawcy, jego podpis oraz określenie placówki przewoźnika zawierającej umowę (pkt 1), miejsce przeznaczenia

przesyłki oraz nazwę i adres odbiorcy (pkt 2), określenie rzeczy, masy, liczby sztuk przesyłki, sposobu opakowania i oznaczenia (pkt 3), inne wskazania i oświadczenia, wymagane albo dopuszczone zgodnie z przepisami ze względu na warunki danej umowy lub sposób rozliczeń (pkt 4). Jak widać, zakresy tych wzmianek nie pokrywają się ze sobą, co więcej, z przywołanych przepisów nie wynika także, czy i które elementy są obligatoryjną treścią listu przewozowego. Z pewnością list przewozowy powinien zawierać informacje niezbędne do wykonania przewozu, tj.: określenie nadawcy, przewoźnika, miejsca przeznaczenia oraz odbiorcy, a także określenie przesyłki (Rzetelska, 2016). Wszystkie inne wzmianki należy uznać za dobrowolne, służące wzbogaceniu listu przewozowego o dodatkowe informacje, które mogą ułatwić wykonanie umowy przewozu (Ambrożuk i in., 2020; Szanciło, 2013).

W literaturze można spotkać różne opinie co do zakresu przedmiotowego czynności sprawdzających, o których mowa w art. 48 prawa przewozowego. Według D. Dąbrowskiego sprawdzenie przesyłki może dotyczyć jej stanu, rodzaju, ilości, masy, objętości, liczby sztuk składających się na przesyłkę (Dąbrowski, 2020). Z kolei według T. Szanciło sprawdzenie przesyłki ma na celu wyłącznie zweryfikowanie oświadczeń nadawcy co do przesyłki, tj. jej stanu, opakowania, liczby rzeczy (Szanciło, 2008). M. Stec uważa, że istota tego uprawnienia polega na naruszeniu integralności przesyłki, ponieważ trzeba ją najczęściej otworzyć lub rozpakować, stąd też wymaga podstawy ustawowej i podlega szczególnym rygorom przewidzianym w tym przepisie (Stec, 2005). Również K. Wyrwińska wskazuje, że sprawdzenie stanu przesyłki wiąże się z koniecznością naruszenia jej integralności (Wyrwińska, 2014).

Z ust. 2 art. 48 prawa przewozowego wynika, że sprawdzenia dokonuje się w obecności nadawcy i jest to zasada, od której istnieją dwa wyjątki. Po pierwsze, sprawdzenia przesyłki bez obecności nadawcy można dokonać, gdy wezwanie nadawcy nie jest możliwe. Wydaje się, że we współczesnych realiach handlowych, kiedy to usługi przewozu mają charakter masowy i wezwanie nadawcy do weryfikacji przesyłki napotyka ogromne trudności logistyczne, odstąpienie od zasady sprawdzenia przesyłki w obecności nadawcy jest powszechnie stosowaną przez firmy przewozowe praktyką, zwłaszcza wówczas gdy czynności sprawdzenia są dokonywane już w trakcie przemieszczania się przesyłki. Drugim z wyjątków od zasady sprawdzenia przesyłki w obecności nadawcy jest sytuacja, gdy pomimo wezwania go w tym celu, nie zgłosi się w wyznaczonym terminie. W obu sytuacjach przewoźnik ma prawo dokonać czynności sprawdzenia w obecności osób zaproszonych przez siebie do tej czynności.

Na tle art. 48 ust. 2 prawa przewozowego pojawia się kilka wątpliwości interpretacyjnych. W pierwszej kolejności należy wskazać, że ustawodawca nie precyzuje, w jaki sposób przewoźnik powinien poinformować nadawcę o planowanym sprawdzeniu przesyłki. W związku z powyższym przyjmuje się, że może to być zarówno forma ustna (np. powiadomienie telefoniczne), jak i faksowa czy elektroniczna, przy czym istotne jest, by przewoźnik dysponował dowo-

dem poinformowania nadawcy o sprawdzeniu (Dąbrowski, 2020), choć wymóg ten nie wynika z ustawy. Kolejna wątpliwość dotyczy terminu tego wezwania, który nie został określony w ustawie. W związku z powyższym pojawia się pytanie, w jakim terminie i z jakim wyprzedzeniem należy wezwać nadawcę w celu dokonania sprawdzenia przesyłki w jego obecności, a idąc dalej – po upływie jakiego terminu przewoźnik może bezpiecznie uznać, że może dokonać sprawdzenia bez obecności nadawcy. Oczywiście jest, że proces transportowy ze swojej istoty zakłada szybkie i sprawne działanie przewoźnika w celu wykonania zleconej usługi przewozu. W literaturze podkreśla się, że termin ten powinien być z jednej strony odpowiedni, tak by dawał nadawcy możliwość uczestnictwa w czynności⁸. Z drugiej strony termin ten powinien być także rozsądny z uwagi na potrzebę zachowania sprawności przebiegu procesu transportowego (Dąbrowski, 2020).

W dalszej kolejności komentarza wymaga wprowadzony przez ustawodawcę wymóg udziału w sprawdzeniu przesyłki osób zaproszonych w sytuacji niemożności udziału nadawcy w omawianych czynnościach. Tutaj także ustawodawca nie doprecyzowuje, jakie to mają być osoby, a także ile dokładnie ich powinno być. W ustawie posłużono się jedynie liczbą mnogą, można zatem założyć, że tych osób zaproszonych do czynności sprawdzenia powinno być co najmniej dwie. Problematyczny jest także brak wskazań ustawodawcy co do wymagań stawianych osobom zaproszonym czy też co do wyłączeń takich osób od czynności sprawdzających. Skoro ustawa tego nie rozstrzyga, można założyć, że mogą to być zarówno współpracownicy przewoźnika, jak i osoby postronne względem niego. Z jednej strony wskazane byłoby, żeby były to osoby kompetentne, posiadające odpowiednią wiedzę, czasem nawet specjalistyczną, z drugiej, by były to osoby wiarygodne, które w razie ewentualnego sporu mogłyby odegrać rolę świadków potwierdzających nie tylko fakt dokonania sprawdzenia, ale także treść dokonanych ustaleń (Stec, 2005). W czasach ogromnego rozwoju w branży e-commerce i masowego świadczenia usług przewozu wydaje się, że osobami zaproszonymi do czynności sprawdzenia są najczęściej współpracownicy przewoźnika z miejsca, w którym odbywa się sprawdzenie przesyłki (Szanciło, 2008; Jaworski, 2012).

Po dokonaniu sprawdzenia przesyłki przewoźnik zobowiązany jest udokumentować wynik tej czynności w liście przewozowym albo dołączonym do niego protokole (art. 48 ust. 3 ustawy – Prawo przewozowe). Z powyższego wynika, że nie zawsze czynność sprawdzenia będzie dokumentowana protokołem. Wystarczające będzie dokonanie odpowiedniej adnotacji w liście przewozowym, który towarzyszy przesyłce. Najbardziej powszechną formą jest dokonanie wzmianki o wyniku sprawdzenia w liście przewozowym, który towarzyszy przesyłce (Jaworski, 2012). Mniej popularne, bo wymagające więcej zaangażowania od przewoźnika, będzie sporządzenie odrębnego protokołu. Z ustawy nie wynika obowiązek podpisania wzmianki na liście przewozowym bądź protokole przez dokonującego czynności sprawdzenia, a już tym bardziej przez osoby zaproszone do tej czynności (Dąbrowski, 2020; Szanciło, 2008). W konse-

kwencji sprawdzenia przesyłki i stwierdzenia rozbieżności pomiędzy deklaracją zawartą w liście przewozowym a rzeczywistym stanem przesyłki to nadawcę (w pewnych okolicznościach może to być odbiorca) obciążają koszty czynności sprawdzenia (art. 48 ust. 4 ustawy – Prawo przewozowe). Ponadto konsekwencją ujawnienia niezgodności stanu rzeczywistego przesyłki z oświadczeniem zawartym w liście przewozowym jest ustawowe przedłużenie terminu wykonania przewozu o cały okres zatrzymania i badania przesyłki (art. 49 ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo przewozowe). Dzięki temu przewoźnik nie popada w zwłokę i nie poniesie odpowiedzialności za ewentualne szkody spowodowane przedłużeniem przewozu (Stec, 2005). Z kolei w sytuacji, kiedy sprawdzenie nie ujawniło niezgodności oświadczeń zawartych w liście przewozowym ze stanem rzeczywistym przesyłki, nie ma podstaw do obciążenia kosztami sprawdzenia nadawcy. Wówczas koszty sprawdzenia ponosi przewoźnik (Dąbrowski, 2020).

W kontekście dokonanej analizy art. 48 prawa przewozowego rozważenia wymaga problematyka weryfikacji przesyłek, czyli dokonania przez przewoźnika ustalenia innych wymiarów lub wagi przesyłki aniżeli te zadeklarowane podczas składania zamówienia przez zlecającego usługę przewozu. Zjawisko weryfikacji przesyłek jest powszechne w dzisiejszych czasach. Przewoźnicy weryfikują wymiary, wagę albo rodzaj opakowania, po czym w przypadku rozbieżności obciążają zlecającego dodatkowymi opłatami lub dopłatami, naliczanymi na podstawie rzeczywistych parametrów lub wagi przesyłki. Do weryfikacji może dojść na każdym etapie przewozu, począwszy od momentu odbioru jej od nadawcy. Weryfikacji może dokonać przewoźnik w momencie odbioru przesyłki od nadawcy, choć częściej do weryfikacji dochodzi już po jej przyjęciu do przewozu, w magazynach (sortowniach) firm przewozowych, gdzie weryfikacji dokonują pracownicy przewoźnika, ale także certyfikowane automatyczne przyrządy pomiarowe. Konsekwencją przeprowadzonej weryfikacji i stwierdzenia, że doszło do niezgodności wymiarów lub wagi zadeklarowanych z rzeczywistymi, jest najczęściej doliczenie dodatkowych opłat i dopłat, a także obciążenie nimi zlecającego usługę. Nierzadko zdarza się, że naliczenie dodatkowych opłat przez przewoźnika powoduje powstanie po stronie zlecającego przewóz zarzutu co do wadliwości dokonanej weryfikacji poprzez niezastosowanie się do procedury dokonania sprawdzenia przesyłki, opisanej w art. 48 prawa przewozowego. Dlatego też odpowiedź na pytanie, czy weryfikacja wymiarów zewnętrznych i wagi przesyłki wchodzi w zakres procedury sprawdzenia, o której mowa w art. 48 prawa przewozowego, ma walor nie tylko teoretyczny, ale przede wszystkim praktyczny, gdyż na tle tego zagadnienia powstają spory stron umowy przewozu.

Zakończenie

Konkludując, rację ma Sąd Najwyższy, który wskazuje, że zastosowana przez sąd odwoławczy – Sąd Apelacyjny w analizowanej sprawie interpretacja przepisu art. 48 pra-

wa przewozowego zasługuje na aprobatę. Analiza przepisu art. 48 prawa przewozowego prowadzi do wniosku, że procedura sprawdzenia opisana we wspomnianym przepisie ma zastosowanie tylko wówczas, gdy ze strony przewoźnika ma dojść do ingerencji w zawartość przesyłki, czyli jej otwarcia. Weryfikacja polegająca na skonfrontowaniu rzeczywistych wymiarów lub ciężaru przesyłki z oświadczeniami zadeklarowanymi przez nadawcę przesyłki nie podlegają reżimowi z art. 48 prawa przewozowego. Oznacza to, że do weryfikacji wymiaru zewnętrznego przesyłki lub jej ciężaru rzeczywistego nie mają zastosowania postanowienia odnoszące się do obowiązku dokonania wspomnianej weryfikacji w obecności nadawcy, czy też osób zaproszonych (art. 48 ust. 2 ustawy – Prawo przewozowe), a nawet wymogu zamieszczenia wyników sprawdzenia w liście przewozowym lub dołączonym do niego protokole (art. 48 ust. 4 ustawy – Prawo przewozowe). *A contrario*, weryfikując wymiary zewnętrzne lub ciężar przesyłki, przewoźnik może tego dokonać bez udziału w takim sprawdzeniu nadawcy czy osób trzecich zaproszonych do tej czynności, a wynik takiego sprawdzenia nie musi mieć odzwierciedlenia w sporządzonym protokole weryfikacji czy liście przewozowym, choć jest to pożądane w celach dowodowych i co do zasady taką praktykę stosują firmy przewozowe. Takie stanowisko jest słuszne i racjonalne. Masowy charakter wykonywanych usług przewozu i stale rosnący popyt na te usługi, a w konsekwencji częstsze dokonywanie weryfikacji wymiarów i wagi przesyłki, sparaliżowałoby proces transportowy, gdyby było uwarunkowane stosowaniem art. 48 prawa przewozowego. Wezwanie nadawcy czy osób zaproszonych, każdorazowo sporządzenie protokołów z podpisami uczestniczących w tej czynności osób uniemożliwiłoby zachowanie sprawnego przebiegu procesu przewozu, którego szybkość i sprawność są cechami immanentnymi. W celu uniknięcia wątpliwości pożądane byłoby, żeby z regulaminów lub ogólnych warunków świadczenia usług wynikało uprawnienie przewoźnika do dokonania jednostronnej weryfikacji wagi i wymiaru przesyłek.

Stanowisko wyrażone w głosowanym orzeczeniu ma bardzo istotne znaczenie nie tylko teoretyczne, ale także praktyczne, gdyż dokonuje wykładni przepisu art. 48 prawa przewozowego, odnośnie do którego w praktyce istnieją rozbieżności co do stosowania właściwego trybu i zakresu weryfikowania przez przewoźnika przesyłek odebranych bez zastrzeżeń do przewozu i co do sposobu dokumentowa-

nia wyników tej weryfikacji. Zauważa się, że przewoźnicy interpretują wskazany przepis tak jak Sąd Apelacyjny, a za nim Sąd Najwyższy w głosowanym orzeczeniu. Zgoła odmiennie interpretują go zlecający przewóz, twierdząc, że każda weryfikacja przesyłki, niezależnie od tego, czy związana jest z naruszeniem integralności przesyłki, czy też nie, powinna odbywać się zgodnie z reżimem przewidzianym w art. 48 prawa przewozowego. Wprawdzie Sąd Najwyższy nie podjął się wydania uchwały w przedmiotowej sprawie, niemniej jednak z uzasadnienia odmowy przejścia skargi kasacyjnej wynika pełna aprobatą Sądu Najwyższego co do stanowiska zaprezentowanego przez sąd odwoławczy – Sąd Apelacyjny.

Niewątpliwie celem regulacji art. 48 prawa przewozowego jest zapewnienie przewoźnikowi ochrony jego interesów, daje on bowiem możliwość potwierdzenia prawdziwości oświadczeń nadawcy zawartych w dokumencie przewozowym, a przez to uniknięcia bezpodstawnych roszczeń dotyczących ubytku lub uszkodzenia przesyłki. Powyższy przepis chroni także przewoźników przed odpowiedzialnością administracyjną za przewóz rzeczy niedopuszczonych do przewozu (Dąbrowski, 2020). Uprawnienie określone w art. 48 prawa przewozowego jest wyjątkiem od zasady nieingerowania w prawa rzeczowe innych osób, a zatem nie może być interpretowane w sposób rozszerzający. Komentowany przepis powinien być interpretowany ściśle (tak też: Szanciło, 2008; Stec, 2005).

Niemniej jednak postulatem *de lege ferenda* jest potrzeba dokonania zmiany w treści art. 48 prawa przewozowego poprzez doprecyzowanie, że w omawianej tam procedurze sprawdzenia przesyłki chodzi o sprawdzenie jej zawartości, na co wymagana jest zgoda nadawcy i co powinno odbywać się zasadniczo w jego obecności, ewentualnie obecności osób zaproszonych. Aktualne brzmienie przepisu może wprowadzać i wprowadza wątpliwość, czy procedura sprawdzenia przesyłki opisana w art. 48 prawa przewozowego dotyczy każdego sposobu jej weryfikacji przez przewoźnika, czy tylko takiej weryfikacji, która wymaga jej otwarcia. Wprowadzenie do omawianego przepisu sformułowania: „Przewoźnik może sprawdzić, czy **zawartość przesyłki** odpowiada oświadczeniom nadawcy zawartym w liście przewozowym oraz czy zachowane zostały przepisy dotyczące rzeczy dopuszczonych do przewozu na warunkach szczególnych” pozbawiałoby omawiany przepis wątpliwości interpretacyjnych i sporów z niego wynikających.

Przypisy/Notes

¹ Ustawa z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe, t.j. Dz.U. 2020, poz. 8.

² Waga wymiarowa (gabarytowa, objętościowa, przeliczeniowa) znajduje zastosowanie w przypadku przesyłek, które są lekkie, ale mają duże wymiary i przez to zajmują dużo przestrzeni w samochodzie dostawczym przewoźnika. Waga wymiarowa będzie wagą rozliczeniową, na podstawie której powinna być obliczona stawka za usługę przewozu, jeżeli jej wartość będzie większa niż wagi rzeczywistej przesyłki.

³ Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 27.09.2018 r., VII AGa 942/28, niepublikowany.

⁴ Postanowienie Sądu Najwyższego – Izby Cywilnej z 16.01.2020 r., I CSK 618/19, Legalis.

⁵ Tamże.

⁶ W niniejszej analizie uwaga zostanie skupiona jedynie na przewozie rzeczy na zasadach ogólnych, zatem zagadnienia dotyczące przewozu na warunkach specjalnych zostaną pominięte.

⁷ Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny, t.j. Dz.U. 2022, poz. 1360.

⁸ Należy zatem uwzględnić co najmniej czas konieczny na dojazd z miejsca, w którym znajduje się nadawca, do miejsca sprawdzenia oraz czas na przygotowanie się do takiego dojazdu.

Bibliografia/References

Literatura/Literature

- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Garnowski, K., & Wesołowski, K. (2020). *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim*. Wolters Kluwer.
- Bukowski, K. (1990). Sprawdzenie przesyłki (uwagi do art. 48 Prawa przewozowego). *Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego*, (7), 103–105.
- Dąbrowski, D. (2019). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, & K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*. Wyd. II. Lex/el.
- Jaworski, A. (2012). *Prawo przewozowe. Komentarz*. LexisNexis.
- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. C.H.Beck.
- Szanciło, T. (2013). *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*. C.H.Beck.
- Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Zakamycze.
- Rzetelska, A. (2016). W: W. J. Katner (Red.), *Prawo gospodarcze i handlowe*. Wolters Kluwer.
- Wyrwińska, K. (2014). Umowa przewozu. W: A. Kidyba (Red.), *Kodeksowe umowy handlowe*. Wolters Kluwer.

Akty prawne/Legal acts

- Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny, t.j. Dz.U. 2022, poz. 1360.
- Ustawa z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe, t.j. Dz.U. 2020, poz. 8.

Orzecznictwo/Judgments

- Postanowienie Sądu Najwyższego – Izby Cywilnej z 16.01.2020 r., I CSK 618/19, Legalis.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 27.09.2018 r., VII AGa 942/28, niepublikowany.

Dr Paulina Woś

Doktor nauk prawnych, adiunkt w Katedrze Postępowania Cywilnego na Wydziale Prawa, Prawa Kanonicznego i Administracji Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II; radca prawny z kilkuletnią praktyką; autorka publikacji z zakresu postępowania cywilnego i prawa ubezpieczeń gospodarczych.

Dr Paulina Woś

PhD in law, assistant professor at the Department of Civil Procedure at the Faculty of Law, Canon Law and Administration of the John Paul II Catholic University of Lublin; legal counsel with several years of practice; author in the field of civil proceedings and publications from business insurance law.



Paweł Bogacz

ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM NARODOWYM POLSKI

W prezentowanej monografii autor podejmuje zagadnienia zarządzania w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego Polski, rozumianego jako proces zapewniania przez władze RP warunków niezbędnych do współpracy między przemysłem obronnym, siłami zbrojnymi, nauką i polityką. Autor odwołuje się do dorobku podejścia systemowego i teorii podejmowania decyzji. Praca stanowi studium przypadku na przykładzie zastosowań metod wielokriterialnych: AHP, ANP, REMBRANDT, DEMATEL. W badaniu wzięło udział 75 przedstawicieli przemysłu obronnego, sił zbrojnych, nauki, polityki i dyplomacji. Dla każdej z grup badanych opracowano hierarchie czynników, subczynnów, wariantów oraz przeprowadzono analizę korzyści, szans, kosztów i ryzyka (BOCR) w odniesieniu do zarządzania w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego RP. Respondentami byli eksperci i decydenci, z których część pełni (lub pełniła) najbardziej odpowiedzialne funkcje publiczne.

Książka dostępna na stronie www.pwe.com.pl