

PRZESZKODY W WYDANIU TOWARU W MIĘDZYNARODOWYM I KRAJOWYM PRZEWOZIE DROGOWYM

DATA PRZESŁANIA: 15.09.2016 | DATA AKCEPTACJI: 12.12.2016 | KODY JEL: K12, K22

Konrad Garnowski

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński
e-mail: konrad.garnowski@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest przedstawienie krajowych i międzynarodowych regulacji prawnych związanych z przeszkodami w wydaniu towaru pojawiającymi się w toku wykonywania drogowego przewozu towarów. Autor przeprowadza analizę obowiązujących przepisów oraz przedstawia pojawiające się problemy interpretacyjne, a także dokonuje ich własnej oceny.

W artykule omówiono ponadto problemy interpretacyjne pojawiające się na gruncie Konwencji CMR w odniesieniu do kwestii uprawnienia przewoźnika do wyładowania towaru na podstawie art. 16 ust. 2 CMR. Autor przedstawia możliwe interpretacje co do zakresu dopuszczalnych czynności oraz ich kolejności. Artykuł zawiera również analizę obowiązujących przepisów krajowych w kontekście ogólnych regulacji dotyczących niemożliwości świadczenia. Ze względu na specyfikę umowy przewozu i brak możliwości stosowania tych regulacji wprost, przy dodatkowym uwzględnieniu wąskiego zakresu uregulowania kwestii przeszkód w wydaniu, autor zwraca uwagę na konieczność nowelizacji przepisów krajowych w tym zakresie poprzez ich odpowiednie rozbudowanie.

SŁOWA KLUCZOWE

prawo przewozowe, Konwencja CMR, przeszkody w wydaniu

WPROWADZENIE

Zarówno krajowe, jak i międzynarodowe przepisy prawa transportowego regulują kwestię przeszkód, jakie mogą się pojawić w czasie realizacji umowy przewozu. W zależności od tego, na którym etapie okoliczności te wystąpią, wyróżnia się przeszkody w wykonaniu przewozu oraz przeszkody w wydaniu towaru. Niniejszy artykuł dotyczy problematyki przeszkód w wydaniu towaru, przy uwzględnieniu jednak niektórych przepisów wspólnych dla obydwu przywołanych

instytucji, co z kolei będzie wymagało ich porównania. Celem artykułu jest ustalenie treści obowiązków spoczywających na przewoźniku na gruncie prawa krajowego i międzynarodowego, dokonanie analizy przepisów krajowych w świetle regulacji dotyczących ogólnych zasad wykonywania umów wzajemnych, a także próba sformułowania postulatów *de lege ferenda* w odniesieniu do regulacji krajowych.

POJĘCIE PRZESZKÓD W WYDANIU

O przeszkodzie w wydaniu towaru można mówić wówczas, gdy przesyłka zostanie dostarczona do miejsca przeznaczenia, ale pomimo tego nie ma możliwości przekazania jej odbiorcy wskazanemu w umowie (Dąbrowski w: Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2014, s. 233; Clarke, 2009, s. 90). W odróżnieniu od przeszkód w wykonaniu przewozu okoliczność uniemożliwiająca realizację umowy pojawia się na finalnym etapie, już po wykonaniu jej zasadniczej części. Przyczyny zaistnienia przeszkód w wydaniu mogą być obiektywne (np. brak środków technicznych umożliwiających rozładunek) lub subiektywne (odmowa odbioru towaru przez odbiorcę). W każdym przypadku muszą one uniemożliwiać, a nie jedynie utrudniać wydanie towaru, przy czym konieczne jest uwzględnienie okoliczności, że przewoźnik co do zasady uprawniony jest do korzystania z pomocy podwykonawców (art. 5 Prawa przewozowego¹, art. 3 CMR²). Podkreśla się jednak, iż wymogi wobec przewoźnika nie mogą być absolutyzowane i wprawdzie musi on wykazać się najwyższą starannością przy realizacji obowiązków związanych z wydaniem towaru, ale nie można od niego oczekiwać, aby podjął wszystkie obiektywnie możliwe czynności zmierzające do wykonania umowy, choćby wykraczało to poza jego możliwości (Clarke, 2009, s. 90–91).

SPOSÓB POSTĘPOWANIA W RAZIE WYSTĄPIENIA PRZESZKÓD W PRZEWOZIE

Regulacja dotycząca przeszkód w wydaniu towaru na gruncie prawa krajowego została zawarta w art. 55 ust. 1 Pr. przew. Zgodnie z tym przepisem „nadawca może zamieścić w liście przewozowym wskazówki co do postępowania z przesyłką na wypadek (...) przeszkody w wydaniu powodującej niemożność wydania przesyłki w miejscu przeznaczenia odbiorcy określonego w liście przewozowym. Jeżeli w liście przewozowym brak takich wskazówek, przewoźnik zwraca się o nie do nadawcy”. W sytuacji, w której dojdzie do usunięcia przeszkody przed otrzymaniem wskazówek, przewoźnik powinien wydać przesyłkę odbiorcy, zawiadamiając o tym nadawcę (art. 55 ust. 3 Pr. przew.).

W świetle przepisów międzynarodowych obowiązki przewoźnika zostały określone w sposób bardziej rozbudowany, dokonano bowiem rozróżnienia w zależności od tego, czy przeszkoda polega na odmowie przyjęcia towaru przez odbiorcę, czy też przyjmuje inną postać. Zgodnie z art. 15 ust. 1 CMR w razie wystąpienia przeszkód w wydaniu przewoźnik powinien zażądać instrukcji od nadawcy. Jeżeli jednak odbiorca odmawia przyjęcia towaru, nadawca ma prawo rozporządzać nim bez obowiązku przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego. Ponadto odbiorca, nawet jeżeli uprzednio odmówił przyjęcia towaru, może zawsze domagać się jego wydania, dopóki przewoźnik nie otrzyma przeciwnych instrukcji od nadawcy (art. 15 ust. 2

¹ Ustawa z 15.11.1984 – Prawo przewozowe. Dz.U. 1984, nr 53 poz. 272 (dalej: Pr. przew.).

² Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie 19.05.1956. Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238, z późn. zm. (dalej: Konwencja CMR lub CMR).

CMR). Regulacje CMR nie przewidują co do zasady możliwości zwrócenia się o wskazówki do odbiorcy. Wyjątkiem jest sytuacja opisana w art. 15 ust. 3 CMR, w której uprawnienie to przysługuje tej osobie, ale w okolicznościach, w których wstępuje ona w miejsce dotychczasowego nadawcy. Ponadto należy zwrócić uwagę na możliwość żądania wydania towaru po pierwotnej odmowie dokonania odbioru przez odbiorcę (art. 15 ust. 2 CMR), choć w tym przypadku można mieć wątpliwość, czy takie żądanie stanowi przejaw wydawania instrukcji przewoźnikowi, czy po prostu realizację podstawowego uprawnienia odbiorcy.

Niezależnie jednak od tego, że zarówno na gruncie przepisów krajowych, jak i międzynarodowych uprawnienie do wydawania instrukcji przysługuje zasadniczo nadawcy, w doktrynie postuluje się przyjęcie wykładni funkcjonalnej, na podstawie której prawo to przyznaje się także odbiorcy w sytuacji, gdy przeszło na niego prawo do rozporządzania przesyłką na podstawie art. 53 ust. 4 Pr. przew. albo art. 12 CMR (Dąbrowski w: Ambrożuk i in., 2014, s. 235; Dąbrowski, Wesołowski w: Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2015, s. 189). Stanowisko to wyrażane jest przede wszystkim w odniesieniu do przeszkód w przewozie, natomiast w przypadku przeszkód w wydaniu istnieje szereg sytuacji, w których zwrócenie się o wskazówki do odbiorcy nie będzie w ogóle możliwe (np. błędne podanie adresu odbiorcy, brak kontaktu z odbiorcą). Pomimo tego powyższy pogląd co do zasady zasługuje na aprobatę, bowiem nietrudno wyobrazić sobie okoliczności, w których zwrócenie się o instrukcje do odbiorcy będzie nie tylko uzasadnione w kontekście przysługiwania mu prawa do rozporządzania towarem, ale będzie również działaniem najbardziej racjonalnym. Dotyczy to przykładowo sytuacji, gdy przeszkoda w przewozie polega na braku możliwości technicznych w zakresie dokonania rozładunku (np. niekompatybilności urządzeń odbiorcy z urządzeniami przewoźnika).

PROBLEMATYKA ART. 16 UST. 2 CMR

Problematyka przeszkód w wydaniu nabiera istotnego znaczenia w kontekście uprawnienia, o którym mowa w art. 16 ust. 2 CMR. Zgodnie z tym przepisem w przypadkach przewidzianych w art. 14 ust. 1 (przeszkody w przewozie) oraz art. 15 (przeszkody w wydaniu) przewoźnik może bezzwłocznie wyładować towar na rachunek osoby uprawnionej, przy czym po tym wyładowaniu przewóz uważa się za ukończony. Przewoźnik bierze wówczas na siebie dozór towaru. W literaturze zagranicznej niemal jednomyślnie wskazuje się, że uprawnienia wynikające z przywołanego przepisu stanowią alternatywę wobec obowiązków wynikających z art. 14 lub 15 CMR, przy czym wyłącznie od woli przewoźnika zależy to, czy zastosuje się on do dyspozycji któregoś z tych przepisów, czy też zdecyduje się na wyładunek w trybie art. 16 ust. 2 Konwencji CMR (Clarke, 2009, s. 94; Koller, 2013, s. 1028–1029; Loewe, 1975, s. 355; Theunis, 1987, s. 76). Niezależnie od tego zauważalne jest także inne stanowisko, zgodnie z którym zastosowanie analizowanych regulacji powinno mieć miejsce wyjątkowo, dopiero po wcześniejszych próbach podjęcia czynności z art. 14 lub 15 CMR (Wesołowski, 2013, s. 291).

Stanowisko mniejszościowe wydaje się szczególnie uzasadnione w kontekście instytucji przeszkód w wydaniu. Przy zastosowaniu pierwszego z poglądów przewoźnik, który po wykonaniu właściwej części przewozu napotyka przeszkody w wydaniu, mógłby w sposób dowolny zrezygnować z obowiązku podjęcia prób uzyskania instrukcji od osoby uprawnionej w celu wykonania umowy i wyładować towar, kończąc przewóz, natomiast osoba uprawniona byłaby pozbawiona jakichkolwiek środków prawnych umożliwiających ochronę jej interesów. Wprawdzie celem wprowadzenia art. 16 ust. 2 CMR było prawdopodobnie zabezpieczenie przewoźnika przed sytuacją, w której konieczność szukania rozwiązań dla przezwyciężenia przeszkód w wydaniu

uniemożliwi dalsze funkcjonowanie jego przedsiębiorstwa, ale z drugiej strony można argumentować, że ochrona interesów przewoźnika nie powinna następować kosztem całkowitego pozbawienia ochrony osoby uprawnionej. Jednocześnie nie można pomijać okoliczności, że tę samą funkcję ochronną dla przewoźnika pełni art. 12 ust. 5 lit. b CMR znajdujący zastosowanie między innymi w przypadku pojawienia się przeszkód w wydaniu (por. Dąbrowski, Wesołowski w: Ambrożuk i in., 2015, s. 191). Już tylko ten przepis zapewnia zatem ochronę jego interesów, a jednocześnie nie tworzy sytuacji skrajnie niekorzystnej dla osoby uprawnionej, jak ma to miejsce w przypadku przyjęcia poglądu o możliwości rozładowania towaru bez konieczności wcześniejszego podejmowania czynności z art. 15 CMR.

Niezależnie od powyższego w odniesieniu do przeszkód w wydaniu zwolennicy poglądu większościowego wskazują, że przewoźnikowi może przysługiwać prawo do powołania się wprost na art. 16 ust. 2 CMR ze względu na brak odpowiednika art. 14 ust. 2 CMR dotyczącego przeszkód w przewozie, a uprawniającego przewoźnika w niektórych sytuacjach do podjęcia środków, jakie wydają mu się najlepsze w interesie osoby uprawnionej do rozporządzania towarem (Clarke, 2009, s. 91–92; por. także: Hill, Messent, Glass, 2000, s. 96). Należy zwrócić uwagę, że przyczyna rezygnacji z wprowadzenia odpowiednika art. 14 ust. 2 CMR w odniesieniu do przeszkód w wydaniu mogła być związana z charakterem tych przeszkód, co do których często nie będzie możliwe podjęcie samodzielnych kroków zmierzających do wykonania umowy zgodnie z pierwotnym założeniem. Nie zmienia to jednak faktu, że przyznanie przewoźnikowi uprawnienia do wyładowania towaru, a w konsekwencji do zakończenia przewozu na podstawie art. 16 ust. 2 CMR, bez wcześniejszego podjęcia prób uzyskania instrukcji i wykonania umowy, choćby na odmiennych warunkach, byłoby w wielu przypadkach krzywdzące dla nadawcy. Ponadto wypaczałoby sens gospodarczy umowy przewozu, którym jest przecież nie tylko przemieszczenie towaru na określonej trasie, ale również doręczenie go wskazanemu odbiorcy. Samo wyładowanie towaru w miejscu przeznaczenia, nawet przy uwzględnieniu odpowiedzialności przewoźnika za dozór towaru, może natomiast nie mieć dla nadawcy jakiegokolwiek znaczenia.

W kontekście uprawnienia do rozładowania towaru na podstawie art. 16 ust. 2 CMR istotne jest też to, że z chwilą dokonania tej czynności przewóz uważa się za ukończony, a sam wyładunek towaru w tym przypadku utożsamia się z wydaniem towaru odbiorcy (Loewe, 1975, s. 358). Jednocześnie ustaje także stosunek prawny oparty na zawartej umowie przewozu (Loewe, 1975, s. 358; Wesołowski, 2013, s. 293; odmiennie: Clarke, 2009, s. 94). W konsekwencji wygasa również odpowiedzialność przewoźnika za zaginięcie lub uszkodzenie towaru albo za opóźnienie wynikające z art. 17 CMR, w którego ust. 1 wskazano, że obejmuje ona czas między przyjęciem towaru a jego wydaniem. W związku z wygaśnięciem odpowiedzialności z art. 17 CMR ewentualna dalsza odpowiedzialność przewoźnika mogłaby się opierać na ogólnych zasadach odpowiedzialności właściwego prawa krajowego (Clarke, 2009, s. 97–98), a te co do zasady będą miały dla przewoźnika charakter łagodniejszy niż przepisy Konwencji CMR, na gruncie których wymagany od przewoźnika poziom staranności jest wyjątkowo wysoki. Powyższa okoliczność stanowi dodatkowy argument przemawiający za przyjęciem stanowiska, że w pierwszej kolejności przewoźnik napotykający przeszkody w wydaniu powinien się zastosować do dyspozycji art. 15 CMR. W odmiennym przypadku mógłby bowiem, chcąc uwolnić się od wysokiego progu odpowiedzialności wynikającego z Konwencji CMR, samodzielnie decydować o zakończeniu przewozu pomimo tego, że jego podstawowym obowiązkiem jest zrealizowanie go zgodnie z treścią zawartej umowy, a w razie wystąpienia przeszkód – podjęcie próby wykonania go w inny możliwy sposób, stosownie do otrzymanych instrukcji.

PRZESZKODY W WYDANIU NA GRUNCIE PRAWA KRAJOWEGO W ŚWIETLE OGÓLNYCH REGULACJI KODEKSU CYWILNEGO DOTYCZĄCYCH NASTĘPCZEJ NIEMOŻLIWOŚCI ŚWIADCZENIA

Obowiązki przewoźnika drogowego wynikające z prawa krajowego wymagają analizy w kontekście ogólnych przepisów dotyczących wykonania i skutków niewykonania zobowiązań z umów wzajemnych, obejmujących regulacje dotyczące niemożliwości świadczenia zawarte w Kodeksie cywilnym³. Na konieczność ich stosowania zwraca się uwagę w literaturze przedmiotu (Dąbrowski w: Ambrożuk i in., 2014, s. 234; Kolarski, 2002, s. 86). Pierwszym z odnośnych przepisów jest art. 493 k.c., którego § 1 stanowi, że „jeżeli jedno ze świadczeń wzajemnych stało się niemożliwe wskutek okoliczności, za które ponosi odpowiedzialność strona zobowiązana, druga strona może, według swego wyboru, albo żądać naprawienia szkody wynikłej z niewykonania zobowiązania, albo od umowy odstąpić”. Niemożliwość świadczenia w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego ujmowana jest jako stan obiektywny, przejawiający się w tym, że nie tylko dłużnik, ale nikt inny nie jest w stanie spełnić świadczenia i jednocześnie jest to stan trwały (Zagrobelny w: Gniewek, Burian, 2008, s. 853). Nie ulega wątpliwości, że pojęcia *przeszkód w wydaniu* oraz *niemożliwości świadczenia* nie mogą być utożsamiane. Powstaje jednak pytanie, czy przeszkoda w wydaniu zawsze będzie równoznaczna z niemożliwością świadczenia. Nie można wykluczyć sytuacji, w których pomimo wystąpienia przeszkód w wydaniu spełnienie świadczenia nadal jest obiektywnie możliwe, na przykład w przypadku nieprecyzyjnego wskazania adresu odbiorcy. Oznacza to, że w tym i podobnych przypadkach przepisy dotyczące niemożliwości świadczenia w ogóle nie będą miały zastosowania. Należałoby wówczas przyjąć, że przewoźnik jest zobowiązany do zwrócenia się o wskazówki do osoby uprawnionej stosownie do art. 55 Pr. przew. Świadczenie będzie bowiem możliwe, choć jego spełnienie przez dłużnika będzie wymagało współdziałania ze strony wierzyciela (art. 354 § 2 k.c.) lub innej osoby, na rzecz której następuje spełnienie świadczenia (odbiorcy).

W części przypadków powstanie przeszkód w wydaniu będzie jednak jednocześnie prowadziło do niemożliwości świadczenia. W takiej sytuacji należy rozważyć możliwość zastosowania art. 493 § 1 k.c., a w razie skorzystania z uprawnienia do odstąpienia od umowy także art. 494 § 1 k.c. Zgodnie z tym ostatnim przepisem strona odstępująca może żądać zwrotu tego, co świadczyła, i domagać się naprawienia szkody, ale jednocześnie zobowiązana jest zwrócić to, co sama otrzymała od drugiej strony. Mając na uwadze, iż jest to przypadek odstąpienia obciążający dłużnika, rozwiązanie takie jest w pełni zrozumiałe. W literaturze wskazuje się przy tym, że należne odszkodowanie powinno zostać zredukowane o wartość świadczenia, którego wierzyciel nie musiał spełnić (Zagrobelny w: Gniewek, Burian, 2008, s. 884–885). Gdyby natomiast na podstawie art. 493 § 1 k.c. wierzyciel nie odstąpił od umowy, to nadal byłby zobowiązany do spełnienia swojego świadczenia, ale zamiast przysługującego mu świadczenia wzajemnego może żądać odszkodowania (Zagrobelny w: Gniewek, Burian, 2008, s. 885).

Ze względu na specyfikę umowy przewozu oraz sytuacji związanej z pojawieniem się przeszkód w wydaniu stosowanie wprost powyższych modelowych rozwiązań może niekiedy okazać się trudne. Przy założeniu, że stroną ponoszącą odpowiedzialność za wystąpienie niemożliwości świadczenia jest przewoźnik, zgodnie z art. 493 k.c. nadawcy przysługiwałoby uprawnienie do żądania naprawienia szkody albo odstąpienia od umowy. To ostatnie uprawnienie przysługuje mu również na podstawie art. 53 ust. 1 Pr. przew., jednak na gruncie regulacji kodeksowych zwią-

³ Ustawa z 23.04.1964 – Kodeks cywilny. Dz.U. 1964, nr 16, poz. 94, z późn. zm. (dalej: Kodeks cywilny lub k.c.).

zane są z tym opisane powyżej dodatkowe roszczenia. W przypadku odstąpienia nadawca może zatem żądać odszkodowania, ale będzie także uprawniony do zwrotu tego, co świadczył, oraz powinien zwrócić to, co sam otrzymał. Dwa ostatnie uprawnienia mogą budzić wątpliwości. Ze względu na charakter świadczenia przewoźnika sprowadzającego się przede wszystkim do przemieszczenia towaru na wyznaczonej trasie oraz przy uwzględnieniu etapu, na którym pojawiają się przeszkody w wydaniu, z oczywistych przyczyn zwrot świadczenia nie jest możliwy pomimo jego niemal całkowitego spełnienia. Z drugiej strony przyznanie przewoźnikowi wynagrodzenia w pełnej wysokości byłoby nie tylko sprzeczne z brzmieniem przepisu, ale też nieuzasadnione aksjologicznie, skoro do odstąpienia doszło z przyczyn leżących po jego stronie.

Wydaje się zatem, że wzajemne rozliczenie stron powinno z jednej strony uwzględniać szkodę poniesioną przez nadawcę na skutek wystąpienia przeszkód w wydaniu zaleźnych od przewoźnika, ale z drugiej powinno również być efektem oceny wzajemnych roszczeń z tytułu prawie całkowitego wykonania przewozu i braku możliwości zwrotu świadczenia w tym zakresie. Konieczne może się okazać przy tym odwołanie do przepisów o bezpodstawnym wzbogaceniu. Przy dokonywaniu wzajemnych rozliczeń pewną wskazówkę interpretacyjną może zawierać także przepis art. 55 ust. 4 Pr. przew., który uzależnia prawo do żądania zwrotu kosztów spowodowanych przeszkodami w przewozie lub wydaniu od tego, aby po stronie przewoźnika nie występowała wina będąca niewątpliwie kategorią węższą od pojęcia *okoliczności*, za które ponosi odpowiedzialność strona zobowiązana w rozumieniu art. 493 § 1 k.c. Skorzystanie z drugiego z uprawnień wynikających z art. 494 § 1 k.c., obejmującego żądanie odszkodowania bez odstępowania od umowy, wydaje się natomiast mało prawdopodobne, bowiem wówczas nadawca w dalszym ciągu byłby zobowiązany do zapłaty przewoźnego, co byłoby dla niego rozwiązaniem zdecydowanie mniej korzystnym.

Powyższe zagadnienie przedstawia się w sposób nieco bardziej klarowny w sytuacji, gdy niemożliwość świadczenia jest okolicznością leżącą po stronie nadawcy. W takim przypadku na podstawie przepisów kodeksowych należy przyjąć, że w razie odstąpienia od umowy przez przewoźnika będą mu przysługiwały roszczenia odszkodowawcze, a dodatkowo konieczne będzie dokonanie rozliczeń związanych z brakiem możliwości zwrotu świadczenia charakterystycznego. Ze względu na odstąpienie z przyczyn niezawinionych przez przewoźnika i wykonanie zasadniczej części umowy uzasadnione będzie żądanie przez niego wynagrodzenia za wykonany przewóz, choćby na podstawie przepisów o bezpodstawnym wzbogaceniu. Jeśli natomiast przewoźnik nie skorzysta z uprawnień wynikających z art. 493 i n. k.c., to powinien zastosować się do dyspozycji art. 55 Pr. przew. i zażądać odpowiednich wskazówek od osoby uprawnionej (por. Dąbrowski w: Ambrożuk i in., 2014, s. 234).

Gdyby się okazało, że przeszkoda w wydaniu przesądzająca jednocześnie o niemożliwości świadczenia powstała wskutek okoliczności, za które żadna ze stron odpowiedzialności nie ponosi, możliwe jest rozważenie zastosowania art. 495 k.c. Zgodnie z § 1 tego przepisu strona, która miała dane świadczenie spełnić, „nie może żądać świadczenia wzajemnego, a w wypadku, gdy je już otrzymała, obowiązana jest do zwrotu według przepisów o bezpodstawnym wzbogaceniu”. Przepis § 2 przewiduje z kolei modyfikację treści stosunku zobowiązaniowego na wypadek, gdyby świadczenie stało się niemożliwe tylko częściowo, przyznając wówczas stronie spełniającej świadczenie jedynie prawo do odpowiedniej części świadczenia wzajemnego. Wydaje się, że art. 495 k.c. może mieć zastosowanie w niektórych sytuacjach wystąpienia przeszkód w wydaniu (np. spowodowanych siłą wyższą), choć będą to przypadki wyjątkowe, ponieważ zazwyczaj za wystąpienie przeszkód ponosi odpowiedzialność jedna ze stron umowy przewozu. Nawet gdyby jednak doszło do zastosowania tej regulacji, to problematyczne będzie ustalenie zasad, według

których powinno dojść do rozliczenia pomiędzy stronami. Sama dyspozycja art. 495 § 1 k.c. może nie być wystarczająca. Skoro bowiem z przyczyn niezależnych od przewoźnika świadczenie staje się niemożliwe dopiero w czasie, kiedy wykonał on już przeważającą część swoich obowiązków, to pozbawianie go jakichkolwiek roszczeń byłoby dla niego niewątpliwie krzywdzące. Sytuacja komplikuje się jeszcze bardziej przy rozważeniu możliwości zastosowania art. 495 § 2 k.c. dotyczącego częściowej niemożliwości świadczenia. Nawet gdyby przyjąć, że rozwiązanie takie jest w ogóle dopuszczalne w odniesieniu do umowy przewozu, to trudno byłoby ustalić, jaka część umowy nie została wykonana, a w konsekwencji określić, w jakiej części przewoźnik powinien otrzymać należne wynagrodzenie oraz w jakiej części jego roszczenie wygasa.

Jak wynika z powyższych uwag, stosowanie ogólnych przepisów dotyczących niemożliwości świadczenia w odniesieniu do przeszkód w wydaniu i w ogóle do umów przewozu tworzy wiele problemów praktycznych. Mając na uwadze wąski zakres uregulowania przeszkód w wydaniu na gruncie prawa krajowego, obejmujący jedynie możliwość odwołania się przez przewoźnika do wskazówek nadawcy (art. 55 ust. 1 pkt 2 Pr. przew.) lub przystąpienia do likwidacji towaru (art. 58 ust. 1 pkt 1 Pr. przew.), należy stwierdzić, że wskazana byłaby ingerencja ustawodawcy w treść obowiązujących przepisów.

PODSUMOWANIE

Przedstawione powyżej rozważania prowadzą do wniosku, że w przypadku wystąpienia przeszkód w wydaniu towaru prawo krajowe zawiera regulacje węższe od przepisów prawa międzynarodowego, podobnie zresztą jak ma to miejsce w przypadku przeszkód w przewozie. Wprawdzie pojawiające się problemy można próbować usunąć poprzez podejmowanie odpowiednich zabiegów interpretacyjnych, jednak działania takie nie zawsze będą wystarczające, a przede wszystkim nie będą dawały gwarancji pewności prawa. Co istotne, w przypadku prawa krajowego problematyczne są podstawowe kwestie o doniosłym znaczeniu praktycznym, takie jak na przykład brak rozróżnienia sposobu działania w zależności od przyczyn wystąpienia przeszkód w wydaniu.

Problemy interpretacyjne pojawiają się również na gruncie Konwencji CMR, która pozostawia pewne kwestie nierozstrzygnięte, niemniej jednak w tym zakresie wątpliwości dotyczą zagadnień bardziej szczegółowych i wtórnych. W kontekście problematyki przeszkód w wydaniu znaczenia nabiera kwestia uprawnienia przewoźnika do wyładowania towaru bez konieczności podejmowania prób uzyskania wskazówek od osoby uprawnionej. Specyfika tego rodzaju przeszkód przemawia za odrzuceniem tego poglądu na rzecz przyjęcia, że w pierwszej kolejności przewoźnik powinien dążyć do uzyskania wskazówek i ich wykonania, a dopiero gdyby było to niemożliwe, może skorzystać z uprawnienia do wyładowania towaru.

Ponadto ze względu na stosowanie w niektórych sytuacjach do stosunków prawnych opartych na krajowym reżimie prawnym ogólnych przepisów Kodeksu cywilnego dotyczących niemożliwości świadczenia na gruncie tych ostatnich regulacji stronom umowy mogą przysługiwać dodatkowe uprawnienia niewynikające z Pr. przew. Przy uwzględnieniu charakteru umowy przewozu bezpośrednie stosowanie regulacji kodeksowych często będzie jednak niemożliwe. Odpowiednia nowelizacja Pr. przew. mogłaby usunąć pojawiające się wątpliwości. Pewien punkt odniesienia mogłyby stanowić przepisy niemieckiego HGB⁴, którego art. 419 ust. 3 przyznaje przewoźnikowi uprawnienia dużo szersze, wzorowane na regulacjach Konwencji CMR. Jeśli

⁴ Niemiecka ustawa Handelsgesetzbuch (kodeks handlowy) z 10.05.1987.

przewoźnik nie może uzyskać możliwych do zrealizowania instrukcji, przysługuje mu uprawnienie do podjęcia działań najbardziej korzystnych dla osoby uprawnionej, w tym do wyładowania i przechowania towaru. W sytuacjach uzasadnionych rodzajem lub stanem towaru przewoźnik może również zlecić sprzedaż towaru. Gdyby na gruncie regulacji krajowych doszło do podobnego rozbudowania analizowanych przepisów, a jednocześnie znowelizowane regulacje przybrałyby postać *lex specialis* w stosunku do ogólnych przepisów o niemożliwości świadczenia, to nie tylko stałyby się one bardziej wyczerpujące, ale także zniknęłaby potrzeba rozpatrywania skutków powstania przeszkód w wydaniu na gruncie przepisów kodeksowych trudnych do zastosowania w przypadku umów przewozu.

LITERATURA

- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2014). *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2015). *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR): komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Clarke, M.A. (2009). *International Carriage of Goods by Road: CMR* (5. ed). London: Informa.
- Gniewek, E., Burian, B. (2008). *Kodeks cywilny: komentarz* (3. wyd). Warszawa: C.H. Beck.
- Hill, D.J., Messent, A.D., Glass, D.A. (2000). *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road* (3. ed.). London: Lloyd's of London Press.
- Kolarski, A. (2002). *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Kodeks.
- Koller, I. (2013). *Transportrecht: Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft* (8., völlig neu bearb. Aufl). München: C.H. Beck.
- Loewe, R. (1975). *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Genewa: C.H. Beck.
- Theunis, J. (red.). (1987). *International Carriage of Goods by Road (CMR)* (1. ed). London, New York: Lloyd's of London Press.
- Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Prevention of Delivery of Goods During the International and Domestic Road Carriage

ABSTRACT

The aim of the article is to present the domestic and international regulations concerning the prevention of delivery of goods during the performance of the road carriage. The author conducts the analysis of the applicable provisions of law and presents emerging interpretative issues, stating his own views on these matters.

Some attention has been drawn to the interpretative issues arising on the grounds of the CMR Convention, regarding the matters connected with the right of the carrier to unload the goods on the basis of art. 16.2 of CMR Convention. The author describes possible interpretations regarding the scope of the carrier's actions and their order. On the grounds of the domestic law the article contains the analysis of the prevention of delivery in the light of the general provisions regarding the impossibility of performance. Due to the specific character of the contract of road carriage and the lack of possibility to apply these provisions directly, also having in regard the narrow domestic regulations concerning the prevention of delivery, the

author highlights the necessity of suitable amendments and development of the applicable provisions.

KEYWORDS | transport law, CMR Convention, prevention of delivery

Translated by Konrad Garnowski

