Daniel Dąbrowski***CHARAKTER PRAWNY UMOWY O TRANSPORT TOWARÓW RUROCIĄGIEM****streszczenie**

Celem artykułu jest określenie charakteru prawnego umowy o transport towarów rurociągiem. Autor dokonuje przeglądu dotychczasowych wypowiedzi w literaturze oraz analizuje przepisy odpowiednich aktów prawnych, ze szczególnym uwzględnieniem przepisów Kodeksu cywilnego o umowie przewozu, Prawa przewozowego oraz Prawa energetycznego. Rozważania prowadzą do wniosku, iż mimo specyfiki transportu rurociągowego zasadne wydaje się uznanie umowy o taki transport za umowę przewozu. Nie dotyczy to jednak umów, które zostały uregulowane w przepisach szczególnych.

Słowa kluczowe: prawo przewozowe, umowa przewozu, transport rurociągowy

Wprowadzenie

Transport rurociągowy wyróżnia się znaczną specyfiką na tle innych gałęzi transportu. W odróżnieniu od transportów wehikułowych przemieszczanie towarów w transporcie rurociągowym odbywa się bez wykorzystania środków transportu. Już samo to determinuje jego pozostałe cechy, zarówno ujemne (wąski asortyment transportowanych dóbr), jak i dodatnie (stosunkowo niska terenochłonność i energochłonność, automatyzacja procesu przemieszczania, niskie

* dr Daniel Dąbrowski – Katedra Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, adres e-mail: daniel.dabrowski@wzciu.pl.

zaangażowanie siły roboczej)¹. W zakresie sektorowym transport rurociągowy zalicza się do sektora energetycznego, a nie transportowego. Podstawowymi dobrami transportowanymi za pomocą tej gałęzi transportu są bowiem nośniki energii – ropa naftowa i inne paliwa płynne oraz gaz ziemny. Jego zastosowanie nie ogranicza się jednak wyłącznie do tych towarów. Rurociągami mogą być transportowane każda ciecz lub gaz chemicznie stabilne. W praktyce istotne znacznie mają transport wody i ścieków, jednak rurociągami transportuje się także amoniak, alkohol, wodór i inne substancje.

W doktrynie prawa zagadnienia związane z transportem rurociągowym były podejmowane głównie na gruncie prawa energetycznego. Celem niniejszego artykułu jest próba spojrzenia na transport rurociągowy w sposób ogólniejszy i określenia charakteru prawnego umowy, która dotyczy transportu towaru rurociągiem, a w szczególności odpowiedź na pytanie, czy umowa taka powinna być kwalifikowana jako umowa przewozu, czy też jako umowa o świadczenie usług, ewentualnie inna umowa. Rozstrzygnięcie tej kwestii ma ogromne znaczenie dla określenia treści zobowiązań stron umowy, zwłaszcza odpowiedzialności operatora rurociągu, wysokości odszkodowania, dochodzenia roszczeń, w tym przedawnienia itp.

Reżim prawny transportu rurociągowego w świetle doktryny – przegląd stanowisk

W doktrynie prawa przewozowego brak właściwie szerzej uzasadnionych poglądów dotyczących objęcia umową przewozu transportu rurociągowego². Przyczyn takiego stanu rzeczy należy poszukiwać w ujmowaniu przesyłu jako usługi towarzyszącej sprzedaży (dostawy) energii, gazu, paliw czy innych cieczy. Znamienne jest tu stanowisko W. Górskiego, który stwierdza: „do dziedziny transportu zalicza się również przewóz specjalny paliw, wody, gazu itd. rurociągami, zwany niekiedy transportem »przesyłowym«, a nawet przekazywanie energii elektrycznej. Jak dotąd jednak tego rodzaju przemieszczanie traktowane

¹ Por. W. Drożdż, *Infrastruktura transportu przesyłowego jako element polityki bezpieczeństwa energetycznego Unii Europejskiej i Polski*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Szczecin 2013, s. 29 i cytowana tam literatura.

² Również w literaturze obcojęzycznej wypowiedzi odnoszące się do transportu rurociągowego są nieliczne. Brak ich w ogóle np. w pracy I. Bon-Garcin, M. Bernadet, Y. Reinhardt, *Droit des transports*, Dalloz, Paryż 2010. W obszernym opracowaniu I. Kollera dotyczącym prawa przewozowego autor ogranicza się do stwierdzenia, że transport lądowy obejmuje także transport rurociągami. Por. I. Koller, *Transportrecht*, C.H. Beck, Monachium 2013, s. 36.

jest jako świadczenie uboczne w stosunku do świadczenia głównego, wynikającego z umowy sprzedaży czy dostawy, i dlatego też nie stanowi ono odrębnego problemu dla prawa przewozowego³. Podobnie M. Sośniak wskazał, że przemieszczenia płynów i gazów rurociągami „nie posiadają jeszcze odrębnej formy prawnej. Nie stworzono dla nich odrębnych umów, zaś przesłanie danej materii czy energii stanowi po prostu element uboczny innych umów (np. umowa dostawy czy sprzedaży)”⁴.

Odgrywająca zasadniczą rolę przy przewozach krajowych Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe⁵ w swej pierwotnej wersji nie dotyczyła transportu rurociągowego, gdyż gałęzie transportu nią objęte zostały enumeratywnie wymienione w art. 1 ust. 1⁶. Sytuacja stała się mniej jednoznaczna po zmianie dokonanej Ustawą z dnia 2 września 1994 r. o zmianie ustawy Prawo przewozowe⁷. Po tej nowelizacji zakres zastosowania ustawy został określony w sposób negatywny, poprzez wyłączenie tych gałęzi transportu, do których ustawy się nie stosuje⁸. Obecnie, po pewnych dalszych zmianach⁹, przepis art. 1 ust. 1 Prawa przewozowego ma następujące brzmienie: „Ustawa reguluje przewóz osób i rzeczy, wykonywany odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego”. Przy tak ujętym zakresie zastosowania ustawy aktualne stało się pytanie o objęcie tym zakresem transportu rurociągowego. W doktrynie jednak problem ten przez długi czas nie został zauważony. Autorzy komentarzy do ustawy poprzestawali zazwyczaj na wymienianiu „tradycyjnych” gałęzi transportu, do których ustawa znajduje zastosowanie, wskazując na transport kolejowy, samochodowy, komunalny, żeglugę śródlądową oraz transport multimodalny¹⁰.

³ W. Górski, *Umowa przewozu*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1972, s. 15.

⁴ M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, PWN, Warszawa 1974, s. 23.

⁵ Tekst jedn. DzU z 2012 r., poz. 1173 z późn. zm., dalej jako Prawo przewozowe.

⁶ Pierwotnie art. 1 ust. 1 Prawa przewozowego miał następujące brzmienie: „Ustawa reguluje przewóz osób i rzeczy środkami transportu kolejowego, samochodowego, lotniczego i żeglugi śródlądowej, wykonywany odpłatnie na podstawie umowy przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyłączeniem przewozu w komunikacji komunalnej”.

⁷ DzU nr 111, poz. 536.

⁸ T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa 2008, s. 36.

⁹ Szerzej na temat zmian zakresu zastosowania ustawy por. np. D. Dąbrowski, *Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym*, w: *Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce*, red. T. Kocowski, K. Marak, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2014, s. 70 i n.

¹⁰ Tak W. Górski w: W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr, Gdańsk 2006, s. 52. Podobnie A. Kolarski,

Dopiero T. Szanciło zwrócił uwagę, że po „uwolnieniu rynku” mogą zaistnieć sytuacje, „że inny jest podmiot dokonujący sprzedaży (lub dostawy) paliw, gazu oraz energii, a inny przesyłający (transportujący) te media”¹¹. Autor ten stwierdził, że „w takim przypadku będziemy mieli do czynienia z umową przewozu”¹², przyjmując jednak – w późniejszym opracowaniu¹³ – że „w stosunku do takiego przewozu podstawowe znaczenie mają przepisy ustawy szczególnej dotyczącej konkretnego transportu przesyłowego”, w związku z czym w sprawach, które nie są uregulowane ustawą szczególną, należy stosować przepisy Kodeksu cywilnego, a nie Prawa przewozowego¹⁴. K. Wesołowski uznał natomiast, że „rezygnacja z enumeratywnego wyliczenia gałęzi transportu objętych ustawą (...) powoduje objęcie regulacją także innych typów przewozów, np. wyciągami narciarskimi (...) czy przewozów przesyłowych (...)”¹⁵. Można zatem powtórzyć, że wypowiedzi w literaturze dotyczące przedmiotowej kwestii są raczej lakoniczne, choć zarysowuje się pewna różnica stanowisk.

Umowa przewozu a specyfika transportu rurociągowego

Definicja umowy przewozu zawarta została w art. 774 k.c. Zgodnie z nią, „Przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy”. Definicja ta ma charakter uniwersalny (przynajmniej w odniesieniu do prawa krajowego) i dotyczy wszystkich gałęzi transportu z wyjątkiem transportu morskiego.

W literaturze nie ma pełnej zgodności, co do *essentialia negotii* umowy przewozu. Najczęściej wskazuje się, że należą do nich określenie trasy przewozu,

Prawo przewozowe. Komentarz, C.F. Müller, Warszawa 2002, s. 14; A. Jaworski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, LexisNexis, Warszawa 2012, s. 12.

¹¹ T. Szanciło, *Prawo przewozowe...*, s. 37.

¹² *Ibidem*.

¹³ T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, C.H. Beck, Warszawa 2013, s. 39.

¹⁴ Tak T. Szanciło, *Odpowiedzialność...*, s. 39; nieco odmiennie we wcześniejszej pracy *Prawo przewozowe...*, s. 37.

¹⁵ K. Wesołowski w: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2014, s. 20 z powołaniem się na pogląd T. Szanciły.

wynagrodzenia przewoźnika oraz przedmiotu przewozu¹⁶. Przedmiotem przewozu, jak wynika z definicji umowy, mogą być osoby lub rzeczy¹⁷. Ograniczenie przedmiotu umowy do rzeczy wyłącza możliwość uznania za umowę przewozu umowy dotyczącej przesyłu energii elektrycznej. Można także zgłosić wątpliwość, czy ciecz bądź gaz transportowane rurociągami są rzeczami w rozumieniu przepisu art. 45 k.c., zgodnie z którym „rzeczami (...) są tylko przedmioty materialne”. W literaturze wskazuje się zazwyczaj, że energia jest przedmiotem niematerialnym¹⁸. Gaz ma jednak postać materialną – jest ciałem fizycznym. Stąd też, o ile nie znajduje się w stanie wolnym, o tyle może być uznany za rzecz¹⁹. Tym bardziej rzeczą są płyny (ciecze), gdy zostaną wyodrębnione z przyrody²⁰. Transport gazu bądź cieczy (także rurociągowy) dotyczy zawsze gazu lub cieczy wyodrębnionych z przyrody, a zatem mających charakter rzeczy. Specyfika przedmiotu transportu rurociągowego nie wyklucza więc uznania umowy dotyczącej tego transportu za umowę przewozu.

Umowa przewozu należy do umów o świadczenie usług²¹. Powszechnie przyjmuje się, że – podobnie jak umowa o dzieło – jest ona umową rezultatu²². Zwraca się jednak uwagę na jej odrębność od umowy o dzieło. Elementem wyróżniającym tę umowę jest zobowiązanie przewoźnika do przewiezienia osoby lub rzeczy do określonego miejsca. Element przewiezienia musi stanowić główny przedmiot umowy przewozu; zawarta umowa nie jest umową przewozu, jeżeli przemieszczenie ma charakter uboczny, gdy pomocniczo służy czynnościom innego rodzaju²³.

Zacytowany przepis art. 774 k.c. wyraźnie stanowi o „przewiezieniu” osób lub rzeczy. W literaturze przy opisywaniu umowy przewozu często używa się

¹⁶ Tak np. M. Stec w: *System Prawa Prywatnego*, t. 7, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. J. Rajski, C.H. Beck, Warszawa 2011, s. 829. Patrz też np. M. Sośniak, *op.cit.*, s. 21; W. Górski, *Umowa...*, s. 52–54.

¹⁷ W dalszej części artykułu odnoszę się wyłącznie do przewożenia rzeczy.

¹⁸ Por. np. Z. Banaszczyk w: *Kodeks cywilny. Komentarz do artykułów 1–449¹¹*, t. I, red. K. Pietrzykowski, C.H. Beck, Warszawa 2011, s. 247.

¹⁹ Por. W.J. Katner w: *System Prawa Prywatnego*, t. 1, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. M. Safjan, C.H. Beck, Warszawa 2012, s. 1337.

²⁰ Wymóg wyodrębnienia z przyrody jest podstawowym wymogiem uznania przedmiotów materialnych za rzecz. Por. *ibidem*, s. 1298.

²¹ Por. szeroko na ten temat M. Sośniak, *op.cit.*, s. 42 oraz M. Stec w: *System Prawa Prywatnego...*, t. 7, s. 824; W. Górski, *Umowa...*, s. 147.

²² M. Sośniak, *op.cit.*, s. 46–50; M. Stec w: *System Prawa Prywatnego...*, t. 7, s. 824–825; W. Górski, *Umowa...*, s. 147.

²³ M. Sośniak, *op.cit.*, s. 15; M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Zakamycze, Kraków 2005, s. 71; W. Górski, *Umowa...*, s. 50.

pojęć pokrewnych, takich jak np. „przemieszczenie”, „translokacja”, „transport”²⁴. Wydaje się jednak, że mimo podobieństwa znaczenie tych pojęć nie jest tożsamy ze znaczeniem pojęcia „przewiezienie”. Można by postawić tezę, że użycie przez ustawodawcę pojęcia „przewiezienie” (rzeczy) wyklucza uznanie umowy transportu rurociągowego za umowę przewozu. Czy operator rurociągu może być bowiem uznany za przewoźnika, który przewozi rzecz? „Przewiezienie” zakłada użycie określonego środka lokomocji. W odniesieniu do przewozu rzeczy dotyczy to przy tym takiego środka lokomocji, który pozwala na załadunek rzeczy i przemieszcza się razem z rzeczą. Odpowiada to słownikowej definicji pojęcia „przewiezienie”²⁵. Nie sposób mówić o przewiezieniu w sytuacji, w której rzeczy są np. transportowane (przemieszczane) dźwigiem czy suwnicą bądź taśmociągami. Stąd też jeżeli przedmiotem umowy jest przemieszczenie (translokacja) rzeczy wykonywane za pomocą tego typu środków transportu wewnętrznego (dźwig, suwnica, taśmociąg), to zawarta umowa nie jest uważana za umowę przewozu. Dotyczy to np. umowy o czynności ładunkowe. Nie ma wątpliwości, że nie jest ona kwalifikowana jako umowa przewozu, ale jako umowa o świadczenie usług, do której stosuje się przepisy o zleceniu lub nienazwana umowa rezultatu²⁶, mimo występującego tu elementu przemieszczenia rzeczy. Nie każda umowa, w której strona zobowiązuje się do przemieszczenia rzeczy, jest więc umową przewozu, choćby nawet element przemieszczenia stanowił główny przedmiot tej umowy. Można zatem uznać, że elementem rozstrzygającym jest wystąpienie „przewozu” rozumianego jako przemieszczenie rzeczy za pośrednictwem środka lokomocji (transportu), który przemieszcza się razem z rzeczą. Ten element nie występuje przy transporcie rurociągowym. Rurociąg nie jest środkiem transportu – stanowi obiekt budowlany. Trudno byłoby więc uznać, że podmiot eksploatujący rurociąg zobowiązuje się do „przewiezienia rzeczy”.

Przeciwko twierdzeniom zawartym w poprzednim akapicie można jednak wysunąć argument zbytniego przywiązania do wykładni językowej i potocznego znaczenia słów użytych przez ustawodawcę. Rzeczywiście nie używa się wyrażenia „przewóz paliwa rurociągiem”, jednak czy konstatacja taka jest wystarczająca do wykluczenia kwalifikacji umowy transportu rurociągowego jako umowy

²⁴ Por. np. M. Sośniak, *op.cit.*, s. 42; W. Górski, *Umowa...*, s. 50–51.

²⁵ Por. np. *Nowy słownik języka polskiego PWN*, red. E. Sobol, Warszawa 2002, s. 1129 (hasło: *wieźć*) i s. 791 (hasło: *przewieźć*).

²⁶ M. Stec w: *System Prawa Prywatnego*, t. 9, *Prawo zobowiązań – umowy nienazwane*, red. W.J. Katner, C.H. Beck, Warszawa 2015, s. 595; W. Górski, *Umowa...*, s. 170–171.

przewozu? Nasuwa się pytanie, czy sama konstrukcja umowy przewozu zawarta w przepisach Kodeksu cywilnego oraz Prawa przewozowego „pasuje” do transportu gazów lub cieczy rurociągiem. Analiza przepisów Kodeksu cywilnego prowadzi do pozytywnej odpowiedzi na to pytanie.

Poniżej przedstawiam zestawienie przepisów k.c. i unormowanych w nich problemów, z próbą odpowiedzi na pytanie o adekwatność regulacji do specyfiki transportu rurociągowego:

1. Art. 779 k.c. – przekazanie przewoźnikowi danych przez wysyłającego – przepis mógłby być stosowany (choć oczywiście wysyłający nie mógłby podać przewoźnikowi danych o opakowaniu przesyłki – takie dane nie są jednak podawane także przy przewozie niektórych innych rzeczy).
2. Art. 780 k.c. – list przewozowy – nie ma przeszkód, by był wystawiany także przy transporcie rurociągowym.
3. Art. 781 k.c. – konieczność zgłoszenia zastrzeżeń, gdy „stan zewnętrzny przesyłki lub jej opakowanie nie są odpowiednie” – nie jest wykluczone pobieranie odpowiednich próbek i zgłaszanie nieodpowiedniego stanu cieczy bądź gazu przeznaczonych do transportu rurociągowego (choć oczywiście nie dotyczy to opakowania).
4. Art. 782 k.c. – obowiązek dostarczenia odpowiednich dokumentów mógłby zachodzić także przy transporcie rurociągowym.
5. Art. 783 k.c. – przeszkody w wykonaniu przewozu – stosowanie tego przepisu mogłoby napotykać na problemy techniczne, jednak nie wydaje się wykluczone.
6. Art. 784 k.c. – awizacja – nie ma przeszkód do stosowania.
7. Art. 785 k.c., art. 786 k.c. – uprawnienia i obowiązki odbiorcy – również brak przeszkód do stosowania tych przepisów.
8. Art. 787 k.c. – odmowa przyjęcia przesyłki przez odbiorcę – stosowanie tego przepisu wydaje się możliwe; choć z technicznych względów może być utrudnione.
9. Art. 788 k.c. – ograniczenie odszkodowania – brak przeszkód, by stosować tę regulację do operatora rurociągu.
10. Art. 789 k.c. – powierzanie przewozu dalszym przewoźnikom – przepis możliwy do stosowania także przy transporcie rurociągowym, choć ze względu na specyfikę techniczną prawdopodobnie w niewielkim zakresie.

11. Art. 790 k.c. – prawo zastawu – wydaje się trudne do stosowania ze względu na charakter przedmiotu transportu.
12. Art. 791–793 k.c. – mogłyby znaleźć zastosowanie także przy transporcie rurociągowym.

Trudniej byłoby natomiast stosować znaczną część przepisów Prawa przewozowego. Dotyczy to zwłaszcza przepisów o charakterze administracyjnym (art. 2, art. 8, art. 9, art. 11). Nie ulega wątpliwości, że przepisy o obowiązku przewozu (art. 3), ograniczeniach tego obowiązku (art. 8), obowiązku wykonania zadania przewozowego (art. 9 ust. 1), taryfach i cennikach (art. 11) nie mogą znaleźć zastosowania do przesyłu uregulowanego w Ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne²⁷. Charakter tych przepisów wyraźnie wskazuje, że odnoszą się one do „typowych” gałęzi transportu. Kwestia ta jednak ma niewielkie znaczenie dla kwalifikacji prawnej umowy transportu rurociągowego. Podobnie do transportu rurociągowego trudno byłoby stosować przepisy, w których mowa o drodze przewozu (art. 46, art. 55 ust. 2). Jednak – co najistotniejsze – nie ma przeszkód, by do transportu rurociągowego stosować przepisy o odpowiedzialności przewoźnika (art. 65 i n.). Reżim wynikający z tych przepisów jest odpowiedni także do transportu rurociągowego. Także przy tego rodzaju transporcie operator rurociągu przejmując towar pod swoją opiekę. To on sprawuje kontrolę nad rurociągiem, a zatem powinien odpowiadać za „utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania” (art. 65 ust. 1). Trudno byłoby znaleźć konstrukcję prawną, która w sposób bardziej właściwy rozkładałaby ryzyka między operatora rurociągu a nadawcę. W szczególności niewystarczające byłoby tu odwołanie się do przepisów o zleceniu. Przepisy te mają bowiem za zadanie unormowanie umów starannego działania, podczas gdy w przypadku transportu rurociągowego, podobnie jak w przewozach w innych gałęziach transportu, mamy do czynienia z umową rezultatu. Również przepisy dotyczące umowy o dzieło nie byłyby wystarczające, gdyż regulują odpowiedzialność przyjmującego zamówienie (w tym za powierzony materiał) w sposób, który nie chroniłby nadawcy (por. m.in. art. 641 § 1 k.c.).

Przy transporcie rurociągowym niewielkie znaczenie miałyby tzw. szczególne przesłanki zwalniające określone w poszczególnych punktach przepisu art. 65 ust. 3 Prawa przewozowego. Większość z nich nie mogłaby znaleźć zastosowania – dotyczy to braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy

²⁷ Tekst jedn. DzU z 2012 r., poz. 1059, dalej jako Prawo energetyczne.

(pkt 2), szczególnej podatności rzeczy na szkodę (pkt 3), rozmieszczenia rzeczy (jedna z przesłanek wymienionych w pkt 4), braku dozoru przesyłki (pkt 5). Nie wydaje się jednak, by stanowiło argument przeciwko stosowaniu przepisów ustawy do transportu ruropociągowego.

Podsumowując tę część rozważań, można stwierdzić, że istnieją silne przesłanki do uznania umowy transportu rzeczy ruropociągami za umowę przewozu. Może to dotyczyć tylko tych sytuacji, w których umowa taka nie jest regulowana przepisami szczególnymi.

Transport ruropociągowy w świetle przepisów odrębnych ustaw

Odrębne ustawy, które odnoszą się w pewnym stopniu do transportu ruropociągowego, to Ustawa z dnia 7 czerwca 2001 roku o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków²⁸ oraz Prawo energetyczne.

W odniesieniu do pierwszej z tych ustaw należy wskazać, że transport wody jest świadczeniem ubocznym w stosunku do jej sprzedaży. Usługa przesyłowa nie jest tu wyodrębniana. Woda jest dostarczana odbiorcy usług na podstawie umowy, której treść określono w przepisie art. 6 ust. 3 ustawy. Ten sam przepis reguluje także treść umowy o odprowadzanie ścieków. Niezależnie od tego, czy umowy te mogą być uznane za umowy nazwane²⁹, bez wątpienia nie mogą być kwalifikowane jako umowa przewozu. Nie jest natomiast wykluczone zawarcie umowy między podmiotem wytwarzającym wodę a operatorem ruropociągu, na podstawie której operator zobowiąże się do transportu wody ruropociągami w inne miejsce (np. do stacji uzdatniania obsługiwanej przez nadawcę). W świetle przedstawionych wcześniej argumentów umowa taka mogłaby być uznana za umowę przewozu.

Znacznie bardziej rozbudowane unormowanie znajduje się w Prawie energetycznym. Przepis art. 3 pkt 4 tej ustawy reguluje pojęcie „przesyłania”, określając tym mianem „transport:

- a) paliw gazowych oraz energii elektrycznej sieciami przesyłowymi w celu ich dostarczenia do sieci dystrybucyjnych lub odbiorcom końcowym przyłączonym do sieci przesyłowych,
- b) paliw ciekłych siecią ruropociągów,

²⁸ Tekst jedn. DzU z 2015 r., poz. 139.

²⁹ Por. niżej uwagi dotyczące umów zawieranych na podstawie Prawa energetycznego.

c) ciepła siecią ciepłowniczą do odbiorców przyłączonych do tej sieci – z wyłączeniem sprzedaży tych paliw lub energii”.

Prawo energetyczne reguluje – na różnym poziomie szczegółowości – wiele umów dotyczących sektora energetycznego, a wśród nich takie, których elementem jest przesyłanie w rozumieniu art. 3 pkt 4 Prawa energetycznego. Do umów tych należą³⁰:

- umowa o świadczenie usług przesyłowych paliw gazowych oraz energii elektrycznej;
- umowa o świadczenie usług dystrybucyjnych;
- umowa kompleksowa;
- umowa o świadczenie usług transportu gazu ziemnego siecią gazociągów kopalnianych.

W literaturze sporne jest, czy wskazane umowy mają charakter umów nazywanych czy też nienazywanych³¹. Kwestia nie ma jednak większego znaczenia z punktu widzenia kwalifikacji ich jako umów przewozu. Z pewnością nie mogą być one tak kwalifikowane, ponieważ sam ustawodawca uznaje ich odrębność, nadając im nazwę oraz określając (choćby częściowo) ich treść.

Sporna może być natomiast kwalifikacja umowy dotyczącej transportu paliw ciekłych. Prawo energetyczne nie reguluje takiej umowy. Do tego typu transportu nie mają zastosowania przepisy o umowie o świadczeniu usług przesyłowych, gdyż odnoszą się one jedynie do przesyłu paliw gazowych oraz energii elektrycznej (por. art. 5 ust. 2 pkt 2). Jedynie w przepisie art. 8 ust. 1 Prawa energetycznego znajduje się wzmianka o umowie o „świadczeniu usług przesyłania lub dystrybucji paliw lub energii” (bez dookreślenia, że dotyczy tylko paliw gazowych). Ustawodawca nie reguluje jednak choćby minimalnej treści tej umowy. Trudno zatem przyjąć, by wzmianka mogła rozstrzygać o kwalifikacji prawnej umowy transportu paliw ciekłych rurociągiem. Można więc bronić poglądu, że transport paliw ciekłych rurociągiem odbywa się na podstawie umowy przewozu. Reżim prawny tej umowy wydaje się przy tym najbardziej właściwy dla takiego transportu.

³⁰ Por. A. Walaszek-Pyziół w: *System Prawa Prywatnego...*, t. 9, s. 508–509.

³¹ Por. szeroko na ten temat A. Walszek-Pyziół w: *System Prawa Prywatnego...*, t. 9, s. 510–517, która szczegółowo analizuje pod tym kątem wszystkie umowy wzmiankowane w Prawie energetycznym. W odniesieniu do wymienionych tu umów autorka dwie pierwsze uważa za nazywane, natomiast dwie kolejne za nienazywane.

Podsumowanie

Podsumowując, można stwierdzić, że trudno o jednolitą kwalifikację umów, w których jedna ze stron zobowiązuje się do transportu towaru rurociągiem. Bez wątplenia o umowie przewozu nie można mówić w sytuacji, gdy transport ma charakter uboczny w stosunku do usług sprzedaży czy dostawy (zaopatrzenie w wodę i odbiór ścieków). Również umowa, która ma swoją regulację w odrębnych przepisach (przesył paliw gazowych oraz ciepła) nie może być kwalifikowana jako umowa przewozu. W odniesieniu natomiast do umów nieregulowanych odrębnie, których zobowiązanie do transportu stanowi podstawowy obowiązek operatora rurociągu, wydaje się zasadne stosowanie przepisów o umowie przewozu, w tym także przepisów zawartych w Prawie przewozowym.

Bibliografia

- Ambrożuk D., Dąbrowski D., Wesołowski K., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2014.
- Bon-Garcin I., Bernadet M., Reinhardt Y., *Droit des Transports*, Dalloz, Paryż 2010.
- Dąbrowski D., *Potrzeba zmian w krajowym prawie przewozowym*, w: *Zmiany prawodawstwa gospodarczego w okresie transformacji ustrojowej w Polsce*, red. T. Kocowski, K. Marak, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2014.
- Drożdż W., *Infrastruktura transportu przesyłowego jako element polityki bezpieczeństwa energetycznego Unii Europejskiej i Polski*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Szczecin 2013.
- Górski W., Wesołowski K., *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr, Gdańsk 2006.
- Górski W., *Umowa przewozu*, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1972.
- Jaworski A., *Prawo przewozowe. Komentarz*, LexisNexis, Warszawa 2012.
- Kodeks cywilny. Komentarz do artykułów 1–449¹¹*, t. I, red. K. Pietrzykowski, C.H. Beck, Warszawa 2011.
- Kolarski A., *Prawo przewozowe. Komentarz*, C.F. Müller, Warszawa 2002.
- Koller I., *Transportrecht*, C.H. Beck, Monachium 2013.
- Sośniak M., *Prawo przewozu lądowego*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1974.
- Stec M., *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Zakamycze, Kraków 2005.

- System Prawa Prywatnego*, t. 1, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. M. Safjan, C.H. Beck, Warszawa 2012.
- System Prawa Prywatnego*, t. 7, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. J. Rajski, C.H. Beck, Warszawa 2011.
- System Prawa Prywatnego*, t. 9, *Prawo zobowiązań – umowy nienazwane*, red. W.J. Katner, C.H. Beck, Warszawa 2015.
- Szanciło T., *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, C.H. Beck, Warszawa 2013.
- Szanciło T., *Prawo przewozowe. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa 2008.

LEGAL NATURE OF CONTRACTS OF CARRIAGE OF GOODS BY PIPELINES

Abstract

This article aims to determine the legal nature of contracts of carriage of goods by pipelines. The author reviews the previous opinions in the literature and analyzes the provisions of relevant legislation, with particular regard to the provisions of the Civil Code concerning the contract of carriage, the Transport Law and the Energy Law. The author concludes that, despite of the specifics of pipeline transport, it seems reasonable to recognize a contract of such a transport as a contract of carriage. It does not apply to contracts which are governed by special regulations.

Keywords: transport law, contract of carriage, pipeline transport