

## CHARAKTER CZYNNOŚCI POLEGAJĄCEJ NA WYDANIU TOWARU PRZEZ PRZEWOŹNIKA W WYKONANIU UMOWY DROGOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW

---

DATA PRZESŁANIA: 21.03.2018, DATA AKCEPTACJI: 7.11.2018, KODY JEL: K12, K22

**Konrad Garnowski**

Uniwersytet Szczeciński  
konrad.garnowski@wzieu.pl

### STRESZCZENIE

W artykule podjęto próbę oceny charakteru czynności polegającej na wydaniu towaru przez przewoźnika w drogowym przewozie towarów. Autor rozpatruje powyższy problem na gruncie regulacji krajowych w świetle Kodeksu cywilnego oraz Prawa przewozowego, a w odniesieniu do regulacji międzynarodowych na podstawie Konwencji CMR. Analiza teoretycznego ujęcia czynności prawnej prowadzi do wniosku, że wydanie towaru przez przewoźnika po dostarczeniu do miejsca przeznaczenia nie stanowi czynności prawnej ze względu na brak jej podstawowego elementu w postaci oświadczenia woli. Wydanie towaru jest jedynie czynnością faktyczną, będącą częścią wykonania zobowiązania, która wywołuje pewne skutki prawne. Skutki te są jednak niezależne od woli przewoźnika, a wynikają jedynie z treści obowiązujących regulacji prawnych. W konsekwencji nie jest możliwe stosowanie do tego zdarzenia m.in. przepisów dotyczących zasad składania oświadczeń woli, form czynności prawnych, wad oświadczeń woli, a także przepisów o pełnomocnictwie.

### SŁOWA KLUCZOWE

prawo przewozowe, Konwencja CMR, wydanie towaru

---

### WPROWADZENIE

Wydanie towaru odbiorcy przez przewoźnika jest czynnością, do której odnoszą się zarówno przepisy prawa transportowego na szczeblu krajowym (Ustawa, 1964; Ustawa, 1984), jak i regulacje o charakterze międzynarodowym (Konwencja CMR, 1956). Zdarzenie to następuje w końcowej fazie realizacji umowy przewozu drogowego towarów i ma niewątpliwie istotne znaczenie z perspektywy oceny prawidłowego wykonania zobowiązania przewoźnika. Co więcej – nie jest ono tylko ostatnim elementem czynności podejmowanych w procesie translokacji przesyłki, lecz także wywołuje istotne skutki prawne. Kwestie związane z wydaniem przesyłki były już przedmiotem rozważań w literaturze. Podkreślono, że zdarzenie to inicjowane jest przez wyrażenie zgody na

rozpoczęcie jej przejmowania od przewoźnika (Kolarski, 2002, s. 79). Wyrażono też stanowisko, że przyjęcie przesyłki nie jest obowiązkiem, a jedynie uprawnieniem odbiorcy (Goik, 1987, s. 168; Stec, 2005, s. 226; Szanciło, 2008, s. 228). Pozycja odbiorcy ma przy tym charakter samodzielny (Górski, Mendyk, 2005, s. 47), a źródłem jego uprawnienia jest samo wskazanie go w umowie przewozu, pomimo tego, że nie jest on jej stroną (Dąbrowski, 2014, s. 210). Analogiczne poglądy formułowano także w odniesieniu do Konwencji CMR (Clarke, 2009, s. 103; Dąbrowski, 2015, s. 168; Hill, Messent, Glass, 2000, s. 88; Wesołowski, 2013, s. 266).

Nie jest jednak jasne, czy wydanie towaru przez przewoźnika powinno być kwalifikowane jako czynność prawna, czy może faktyczna. Poszukując odpowiedzi na tak sformułowane pytanie, w pierwszej kolejności należy się odwołać do odpowiednich regulacji prawnych. Przepis art. 785 Kodeksu cywilnego (dalej: k.c.) – stosowany na gruncie Prawa przewozowego w związku z odesłaniem zawartym w art. 90 tego ostatniego aktu – przewiduje, że odbiorca może wykonywać wszelkie prawa wynikające z umowy przewozu, w tym żądać wydania przesyłki i listu przewozowego. Na podstawie treści tego przepisu wyrażono pogląd, że przyjęcie towaru przez odbiorcę jest jedynie czynnością faktyczną (Sychowicz, 2003, s. 499). Prezentowane jest też jednak stanowisko, zgodnie z którym przyjęcie przesyłki jest nie tylko zdarzeniem faktycznym, lecz także ciągiem czynności, również prawnych, szczególnie ze względu na składanie przez odbiorcę oświadczenia woli podczas przyjmowania przesyłki od przewoźnika (Stec, 2005, s. 223, 237; 2011, s. 872).

Analogiczne uprawnienie odbiorcy do żądania wydania towaru zostało przyznane także na gruncie art. 13 ust. 1 Konwencji CMR (1956). Treść tego aktu nie dostarcza jednak jakichkolwiek wskazówek co do charakteru wydania. Należy natomiast przywołać jeden z wyroków Sądu Najwyższego, w którym stwierdzono, że przyjęcie towaru i listu przewozowego w warunkach przewozu sukcesywnego stanowi czynność prawną (Wyrok, 2015). Stanowisko to odnosi się do kwestii odmiennej, choć w istocie zbliżonej do tytułowego zagadnienia. Pogląd ten sformułowano jednak tylko na marginesie głównych rozważań i nie został on w żaden sposób uzasadniony. W związku z tym problem charakteru prawnego czynności polegającej na wydaniu towaru przez przewoźnika, chociaż został dostrzeżony w doktrynie i orzecznictwie, to niewątpliwie wymaga dalszej analizy. Rozstrzygnięcie tej kwestii nie jest zadaniem o wymiarze tylko teoretycznym, ponieważ będzie skutkowało powstaniem wielu konsekwencji praktycznych. Gdyby wydanie uznać za czynność prawną, to każdorazowo konieczne będzie ustalenie, czy dane zachowanie przewoźnika spełnia wszystkie przesłanki uznania go za takie zdarzenie. Ponadto w takiej sytuacji konieczne byłoby stosowanie do niego wszystkich regulacji odnoszących się do czynności prawnych, a także do oświadczeń woli jako niezbędnego elementu każdej z nich, w tym np. przepisów dotyczących wad oświadczeń woli albo formy czynności prawnych. To z kolei wpływałoby w sposób istotny na możliwość powstania w konkretnej sytuacji skutków, jakie przepisy prawa transportowego łączą z wydaniem przesyłki.

Dla porządku należy zasygnalizować, że posługiwanie się w języku prawnym i prawniczym pojęciem wydania nie jest w tym przypadku w pełni precyzyjne, czynność ta bowiem nie stanowi wydania w rozumieniu art. 348 k.c. W ujęciu kodeksowym pojęcie to odnosi się do jednego ze sposobów przeniesienia posiadania, przewoźnik zaś na skutek przeniesienia władztwa nad towarem staje się jedynie dzierżycielem rzeczy (Gołaczyński, 2013, s. 84), władającym nią przez pewien czas w interesie osoby trzeciej (*animus detendi pro alieno*). Kwestia ta nie ma jednak przesądzającego znaczenia dla rozstrzygnięcia omawianego zagadnienia, w związku z czym w dalszej części artykułu zostanie pominięta.

## TEORETYCZNE UJĘCIE CZYNNOSCI PRAWNEJ I OŚWIADCZENIA WOLI

Zbadanie problematyki charakteru czynności polegającej na wydaniu przesyłki przez przewoźnika wymaga odwołania się do teoretycznych koncepcji dotyczących pojęć czynności prawnej i oświadczenia woli, a następnie odniesienia tego do rozpatrywanej sytuacji. Historyczną analizę pojęcia czynności prawnej należy rozpocząć od stwierdzenia, że pierwotne systemy prawne, w tym system prawa rzymskiego, koncentrowały się przede wszystkim na formalnej stronie tego aktu, wymagając dokonania czynności w ściśle określony sposób (Radwański, 1985, s. 621). Choć pierwsze przejawy odchodzenia od daleko idącego formalizmu były widoczne już wcześniej, to dopiero w średniowieczu wyraźnie zarysowały się elementy konsensualizmu, a pełen rozkwit tej koncepcji przypadł na okres rozwoju liberalnej myśli gospodarczej w XVIII wieku (Radwański, 2008, s. 3). Na pierwszy plan wysuwała się w tym kontekście autonomia woli podmiotów prawa cywilnego, a instytucją realizującą ją w najpełniejszym wymiarze stała się właśnie czynność prawna.

Niewątpliwie dla dokonania każdej czynności prawnej konieczne jest złożenie przynajmniej jednego oświadczenia woli. To ostatnie pojęcie tłumaczone jest w różny sposób, przy czym wyróżnia się trzy podstawowe kierunki. Pierwszy z nich nawiązuje do teorii woli i oparty jest na założeniu, że decydujące znaczenie ma wewnętrzny akt woli człowieka, który znajduje wyraz w oświadczeniu woli (por. np. Radwański, 2008, s. 14; Wolter, 1979, s. 248). Zwolennicy tej teorii przyjmują, że za oświadczenie woli można uznać tylko oświadczenie składane ze świadomości wywołania określonych skutków prawnych, a zamiar składającego oświadczenie nie może być rozpatrywany w kategoriach obiektywnych. W opozycji do tego nurtu pozostaje teoria oświadczenia, która decydującą rolę przypisuje zewnętrznemu przejawowi woli podmiotu i jego obiektywnemu znaczeniu, w oderwaniu od rzeczywistej woli podmiotu (zob. np. Radwański, 2008, s. 14; Safjan, 2008, s. 300). Trzecia koncepcja, zwana teorią doniosłości prawnej (niem. *Geltungstheorie*), zakłada, że skutek prawny wywołuje jednolity akt składający się z woli urzeczywistnionej w zewnętrznym oświadczeniu (Radwański, 2008, s. 14). Z tej perspektywy dla oceny skutecznego złożenia oświadczenia woli nie wystarczy samo obiektywne zbadanie jego treści, ale konieczne jest także ustalenie rzeczywistej woli stron. W nauce prawa polskiego w pierwszej połowie XX wieku zauważalne były poglądy akcentujące wolicjonalny aspekt oświadczenia woli. Następnie zostały one wyparte przez nurt obiektywizujący, zyskujący obecnie wyraźną przewagę (Radwański, 2008, s. 14). Aktualnie oświadczenie woli postrzegane jest jako rodzaj czynności konwencjonalnej, w związku z czym o pełnionych przez nie funkcjach będzie decydował także kontekst kulturowy (Czepita, 2017, s. 87).

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na relacje pomiędzy pojęciami oświadczenia woli i czynności prawnej. Przyjmuje się, że oświadczenie woli jest wprawdzie istotnym i koniecznym elementem czynności prawnej, ale nie zawsze jedynym. Na niektóre czynności prawne mogą się składać także inne elementy, kategorycznie odmienne, np. wpis do rejestru przedsiębiorców przy zmianie umowy spółki kapitałowej dokonanej zgodnie z art. 255 § 1 Kodeksu spółek handlowych (Ustawa, 2000) albo wpis do księgi wieczystej przy ustanawianiu hipoteki zgodnie z art. 67 ustawy o księgach wieczystych i hipotece (Ustawa, 1982). Dopiero w razie spełnienia wszystkich niezbędnych warunków można mówić o dokonaniu czynności prawnej wywołującej skutki prawne wskazane w art. 56 k.c. (Grzybowski, 1985, s. 479).

Kodeks cywilny nie zawiera wprawdzie definicji czynności prawnej, ale próby jej sformułowania były podejmowane w literaturze. Stefan Grzybowski (1985, s. 479) przyjmuje, że czynność

prawna to „działanie osoby przedsięwzięte w celu wywołania pewnych skutków prawnych, które bez takiego zamiaru nie mogłyby w ogóle powstać”. Odmienne akcenty rozkłada Aleksander Wolter, według którego pojęcie to należy zdefiniować jako

stan faktyczny, w którego skład wchodzi co najmniej jedno oświadczenie woli, zmierzające do ustanowienia, zmiany lub zniesienia stosunku cywilnoprawnego, z którym to stanem faktycznym ustawa wiąże skutki prawne nie tylko wyrażone w oświadczeniu woli, lecz także oświadczeniem tym nieobjęte, a wynikające z ustawy, zasad współżycia lub ustalonych zwyczajów (Wolter, 1979, s. 244).

W nowszej literaturze sformułowano także bardziej syntetyczną definicję, zgodnie z którą czynność prawna to „skonstruowana przez system prawny czynność konwencjonalna podmiotu prawa cywilnego, której treść określa – co najmniej w podstawowym zakresie – jej konsekwencje prawne” (Radwański, 2008, s. 34).

Niekiedy w nauce prawa dostrzega się pewne cechy wspólne czynności prawnych i działań zgodnych z prawem (Grzybowski, 1985, s. 52). Niektórzy autorzy wyraźnie jednak przeciwstawiają te dwie kategorie. Podkreślają, że w przypadku działań zgodnych z prawem skutki prawne nie są determinowane wolą podmiotu, lecz wynikają wyłącznie z ustawy, podmiot prawa nie wyraża natomiast żadnych treści regulujących stosunek prawny. Od jego woli zależy jedynie to, czy zdarzenie w ogóle nastąpi (Radwański, 2008, s. 8). Stanowisko to należy uznać za słuszne, ponieważ tylko w ten sposób możliwe jest oddzielenie pojęcia czynności prawnych charakteryzujących się autonomią woli współkształtującą treść stosunku prawnego od innych zdarzeń, których skutki prawne nie są określane wolą podmiotu (np. niewłaściwe uznanie długu). W przypadku czynności prawnych charakterystyczne jest natomiast to, że same podmioty prawa cywilnego kreują zmianę sytuacji prawnej w sposób przez siebie stanowiony, przy czym dzieje się to w ramach kompetencji przyznanych w granicach zakreślonych przez prawo (Postanowienie, 1993).

## RELACJA WOBEC CZYNNOŚCI WYDANIA NA GRUNCIE PRAWA TRANSPORTOWEGO

Każda z przywołanych definicji czynności prawnej przynajmniej w pewnym zakresie odwołuje się do woli wywołania skutku prawnego, niezależnie od tego, czy wolę tę odtwarza się na podstawie kryteriów subiektywnych, czy obiektywnych. Przenosząc to na grunt czynności związanych z wykonaniem umowy przewozu, należy stwierdzić, że wydanie towaru odbiorcy przez przewoźnika nie spełnia przesłanek niezbędnych dla uznania go za czynność prawną. Brakuje bowiem elementu wolicjonalnego, który w ogólnym ujęciu jest akcentowany zawsze, niezależnie od przyjętej koncepcji oświadczenia woli. Wola regulacji stosunku prawnego jest immanentnym elementem czynności prawnej, a w tym przypadku skutki prawne wywoływane są jedynie przez mające zastosowanie normy prawa powszechnie obowiązującego. Przewoźnik przez wydanie towaru nie zmierza do kształtowania treści stosunku prawnego, ale do wykonania zobowiązania w sposób odpowiadający już ukształtowanemu stosunkowi.

Należy przy tym zastrzec, że powyższe zdarzenie wywołuje pewne skutki prawne, związane choćby z powstaniem obowiązku zapłaty przez odbiorcę należności ciężących na przesyłce, o czym na gruncie prawa krajowego stanowi art. 786 k.c. (Ustawa, 1964) oraz art. 51 ust. 1 Prawa przewozowego (Ustawa, 1984), a podobna regulacja znajduje się także w art. 13 ust. 2 Konwencji CMR (1956).

Skutek ten nie powstaje jednak dlatego, że taka jest wola przewoźnika lub odbiorcy. Następuje on *ex lege* i w takim ujęciu wydanie towaru powinno być rozpatrywane jako czynność faktyczna prowadząca do powstania skutków prawnych. To ostatnie stwierdzenie nie podważa spójności zaprezentowanego poglądu, ponieważ sam fakt wywoływania skutków prawnych przez dane zachowanie nie jest wystarczający dla uznania go za czynność prawną. Wprawdzie zgodnie z art. 56 k.c. czynność prawna wywołuje nie tylko skutki w niej wyrażone, lecz także te wynikające m.in. z przepisów ustawowych, w każdym przypadku jednak podmiot prawa, dokonując czynności prawnej, musi swoim oświadczeniem woli określić jej skutki przynajmniej w minimalnym zakresie. Tego elementu brakuje w przypadku przyjęcia przesyłki przez odbiorcę, który swoim zachowaniem zasadniczo zmierza jedynie do objęcia władztwa nad przesyłką na skutek wykonania umowy przewozu.

W związku z tym powstanie odpowiedzialności odbiorcy można postrzegać jako rodzaj kumulatywnego przystąpienia do długu o charakterze ustawowym (por. Drapała, 2018, s. 1528). Z tej perspektywy jest ono zbliżone do sytuacji nabycia przedsiębiorstwa skutkującego, zgodnie z art. 55<sup>4</sup> k.c., odpowiedzialnością nabywcy za zobowiązania związane z jego prowadzeniem. Wprawdzie nabycie przedsiębiorstwa niewątpliwie stanowi czynność prawną, ale skutek w postaci powstania odpowiedzialności za zobowiązania powstaje zupełnie niezależnie od woli, a nawet wiedzy nabywcy, podobnie jak w przypadku odbiorcy przyjmującego przesyłkę. W związku z tym należy ponownie przeanalizować przywołany na wstępie pogląd, zgodnie z którym czynność odbiorcy zawiera w sobie oświadczenie woli. Mając na uwadze, że odbiorca, przyjmując towar, może nawet nie mieć świadomości co do powstania stosunku prawnego z przewoźnikiem, to jego zachowanie można rozpatrywać jako rodzaj działania zgodnego z prawem w ujęciu przedstawionym powyżej, skoro występujące skutki prawne nie są zasadniczo objęte wolą odbiorcy. Należy jednak pamiętać, że nawet przy akceptacji poglądu co do uznania zachowania odbiorcy za oświadczenie woli, czynność wydania stanowiłaby tylko jeden z elementów czynności prawnej.

Z perspektywy przewoźnika wydanie towaru można natomiast potraktować jako czynność podobną do zachowania dłużnika, który spłaca dług w celu zwolnienia się ze zobowiązania albo spełnia świadczenie charakterystyczne wynikające z umowy o roboty budowlane. W obydwu przypadkach nie sposób mówić o dokonaniu czynności prawnej. Jest to jedynie czynność faktyczna zmierzająca do wywołania skutku w postaci wygaśnięcia zobowiązania, podobnie jak w odniesieniu do przewoźnika wydającego przesyłkę. Nie jest to jednak wykluczona sytuacja, w której wraz z wydaniem towaru pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą zostanie dokonana czynność prawna, np. zostanie pomiędzy nimi zawarta umowa przechowania towaru przez przewoźnika. Niemniej będzie to samodzielna i niezależna czynność prawna, której skutki powinny być rozpatrywane w oderwaniu od czynności wydania mieszczącej się w granicach aktów wykonawczych związanych z umową przewozu.

Wydanie towaru przez przewoźnika nie może być także postrzegane w kategoriach zawiadomienia o pewnych faktach. Zawiadomienie ma bowiem postać wypowiedzi będącej zdaniem w sensie logicznym i może być prawdziwe albo fałszywe (Radwański, 2008, s. 27). W taki sposób można traktować np. pokwitowanie spłaty długu w trybie art. 466 k.c. bądź zawiadomienie o wadzie rzeczy sprzedanej w trybie art. 563 k.c. To drugie zdarzenie, jeśli treść zawarta w oświadczeniu jest prawdziwa, wywołuje skutki prawne w postaci powstania roszczeń z tytułu rękojmi, ale także w tym przypadku wynikają one z przepisu ustawowego i są niezależne od woli stron. Od ich woli zależy jedynie to, czy wada zostanie zgłoszona i czy dany podmiot skorzysta z przyznanego mu

ustawowo uprawnienia. W orzecznictwie podobnie traktuje się zawiadomienie o przelewie wierzytelności dokonane w trybie art. 515 k.c. (Orzeczenie, 2000) albo wpis na rachunek bankowy wraz z zawiadomieniem o jego dokonaniu, które również nie stanowi oświadczenia woli, skoro nie ma modelującego wpływu na ukształtowanie treści stosunku cywilnoprawnego (Uchwała, 1994). W tym ostatnim aspekcie wydanie towaru ma zbliżony charakter, choć w odróżnieniu od przywołanych czynności nie stanowi przekazania informacji o zdarzeniach, które już nastąpiły.

W związku z powyższym w przekonaniu autora artykułu czynność polegająca na wydaniu towaru odbiorcy przez przewoźnika wykonującego umowę przewozu drogowego powinna być traktowana jako czynność faktyczna o charakterze konwencjonalnym, która wywołuje pewne skutki prawne niezależne od woli przewoźnika i odbiorcy. Stanowisko to pozostaje w spójności z tezą, zgodnie z którą wydanie towaru stanowi jedynie jeden z etapów wykonania umowy przewozu, a nie jej kształtowania na skutek oświadczeń woli stron. Jest to także uzasadnione w kontekście art. 53 ust. 1 i 2 Prawa przewozowego (Ustawa, 1984), który przyznaje nadawcy lub odbiorcy prawo do jednostronnej zmiany umowy. Osoba uprawniona może m.in. zażądać, aby przewoźnik wydał przesyłkę w innym miejscu niż wskazane w liście przewozowym (pkt 2) albo wydał przesyłkę innej osobie niż odbiorca wskazany w liście przewozowym (pkt 3). Zbliżone rozwiązanie zawarte jest w art. 12 ust. 1 Konwencji CMR (1956) przewidującym możliwość zmiany miejsca określonego dla wydania towaru albo wydania go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym. W doktrynie powyższe uprawnienie uznawane jest za uprawnienie kształtujące (Dąbrowski, 2014, s. 222; Szanciło, 2008, s. 242). Zmiana umowy dokonana w trybie art. 53 Prawa przewozowego lub art. 12 Konwencji CMR będzie polegać na złożeniu oświadczenia woli zmierzającego do modyfikacji treści stosunku prawnego w ten sposób, że zmianie ulegną prawa i obowiązki stron umowy (np. wskazanie innego miejsca przeznaczenia oraz związane z tym zwiększenie wynagrodzenia). Działanie takie będzie zatem czynnością prawną. Obowiązek w zakresie wydania przesyłki również ulegnie zmianie na skutek jej dokonania, ale w dalszym ciągu będzie stanowił jedynie element wykonania umowy o zmienionej treści, a nie odrębną czynność prawną.

Analogiczny wniosek można wyprowadzić z lektury przepisów regulujących kwestie związane z przeszkodami w wydaniu. Przepis art. 55 ust. 1 pkt 2 Prawa przewozowego (Ustawa, 1984) przewiduje możliwość udzielenia przez nadawcę wskazówek na wypadek przeszkody powodującej niemożność wydania przesyłki w miejscu przeznaczenia odbiorcy określonymu w liście przewozowym. Regulacja zawarta w art. 15 ust. 1 Konwencji CMR (1956) nakłada natomiast na przewoźnika obowiązek zażądania instrukcji od nadawcy w razie napotkania przeszkód w wydaniu. W niektórych sytuacjach instrukcje te może wydawać również odbiorca (ust. 2 i 3). Także z tej perspektywy treść przywołanych przepisów nie przesądza jednoznacznie o tym, że wydanie nie stanowi czynności prawnej, ale również pośrednio wskazuje, że jest ono jedynie czynnością faktyczną, której sposób wykonania może być kształtowany jednostronnie na podstawie wskazówek nadawcy lub odbiorcy. Gdyby była to czynność prawna, to możliwość ingerencji przez nadawcę w sposób dokonania tej czynności przez przewoźnika byłaby trudna do pogodzenia z zasadą, że podmiot dokonujący czynności prawnej zazwyczaj kształtuje treść składanego oświadczenia woli i dokonywanej czynności prawnej według własnego uznania, a zatem niezależnie od woli innych osób, choć w granicach przewidzianych przez prawo.

W tym miejscu należy także zwrócić uwagę na historyczną ewolucję charakteru umowy przewozu. Pierwotnie była ona traktowana jako umowa formalna, dla której zawarcia konieczne



było przyjęcie rzeczy przez przewoźnika wraz z listem przewozowym (por. szerzej Sośniak, 1974, s. 63 i n.). Konstrukcja taka była widoczna w niemal wszystkich gałęziach przewozu, a jej emanacją na gruncie ustawy Prawo przewozowe był nieobowiązujący już art. 47 ust. 1 (Ustawa, 1984). Przy takim ujęciu można rozpatrywać wydanie towaru przewoźnikowi jako jeden z elementów niezbędnych do zaistnienia czynności prawnej, współwystępujący ze zgodnymi oświadczeniami stron umowy przewozu. W tym sensie wydanie towaru należałoby oceniać podobnie jak przywołany wcześniej wpis do rejestru przedsiębiorców przy zmianie umowy spółki kapitałowej albo wpis do księgi wieczystej przy ustanowieniu hipoteki. Nadal jednak obydwie te zdarzenia nie stanowią odrębnej i samodzielnej czynności prawnej, a jedynie jeden z niezbędnych jej elementów. Wprawdzie omawiana sytuacja dotyczy wydania towaru przewoźnikowi przez nadawcę przed jego rozpoczęciem, a nie wydania towaru przez przewoźnika odbiorcy, niemniej zdarzenia te są rodzajowo zbliżone, a powyższy argument stanowi uzupełniające potwierdzenie stanowiska co do charakteru czynności polegającej na wydaniu towaru.

Podobnie należy ocenić omawianą kwestię z perspektywy wspomnianej już sytuacji, w której dochodzi do wydania towaru pomiędzy kolejnymi przewoźnikami w warunkach przewozu sukcesywnego w rozumieniu art. 789 § 2 k.c. (Ustawa, 1964), art. 6 Prawa przewozowego (Ustawa, 1984) oraz art. 34 Konwencji CMR (1956). Ze względu na ograniczone ramy artykułu nie jest możliwe przeprowadzenie pełnej analizy tego zagadnienia i konieczne jest ograniczenie się do kwestii zasadniczych. Nie wdając się zatem w szczegółowe rozważania dotyczące wymogów niezbędnych dla uznania przewozu za sukcesywny z perspektywy poszczególnych aktów, należy jedynie wskazać, że na gruncie Konwencji CMR skutek w postaci przystąpienia przez kolejnych przewoźników do pierwotnie zawartej umowy przewozu następuje *ex lege*, niezależnie od woli i wiedzy tych podmiotów, o ile tylko dojdzie do przyjęcia przesyłki wraz z listem przewozowym (Wyrok, 2011). Pozwala to na sformułowanie wniosku polemicznego wobec poglądu wyrażonego w wyroku Sądu Najwyższego przywołanym na wstępie (Wyrok, 2015). Nie sposób bowiem mówić w tym przypadku o składaniu oświadczeń woli przez kolejnych przewoźników, skoro skutki prawne determinowane są wyłącznie przez obowiązujące regulacje prawne. W konsekwencji zdarzenie to nie może stanowić czynności prawnej. Rozwiązanie analogiczne do tego z art. 34 Konwencji CMR (1956) przewidziano w art. 789 § 2 k.c. (Ustawa, 1964), w związku z czym jego ocena będzie tożsama. Z perspektywy Prawa przewozowego (Ustawa, 1984) należy natomiast wziąć pod uwagę akcentowaną w doktrynie okoliczność, że akt ten nie określa sposobu, w jaki poszczególni przewoźnicy stają się stroną pierwotnej umowy. Skutkuje to koniecznością złożenia odrębnych oświadczeń woli przez każdy z podmiotów (Szanciło, 2008, s. 62; Wesołowski, 2014, s. 50). Akceptacja tego poglądu nie zmienia jednak oceny charakteru wydania przesyłki. Wręcz przeciwnie – przy założeniu istnienia na gruncie prawa krajowego wymogu złożenia odrębnego świadczenia woli wydanie przesyłki nie będzie stanowiło samodzielnej czynności prawnej, a co najwyżej jeden z jej elementów.

## WNIOSKI

Powyższe uwagi pozwalają na sformułowanie wniosku, że wydanie towaru w ramach umowy przewozu nie stanowi czynności prawnej. Pogląd ten można z powodzeniem odnieść zarówno do wydania przez przewoźnika na końcowym etapie wykonania umowy przewozu, jak i do wydania towaru

przewoźnikowi przez nadawcę, a także do wydania towaru kolejnemu przewoźnikowi w warunkach przewozu sukcesywnego. Stanowi to niewątpliwie pewne ułatwienie przy ocenie sposobu wykonania umowy przewozu. Przyznanie czynności wydania charakteru odrębnej czynności prawnej powodowałoby wiele konsekwencji praktycznych związanych choćby z koniecznością dokonywania jej oceny z perspektywy przywołanych już regulacji dotyczących m.in. zasad składania oświadczeń woli, formy czynności prawnych, wad oświadczeń woli, a także przepisów o pełnomocnictwie.

W praktyce byłoby to trudne do zrealizowania w kontekście jednoczesnej konieczności stosowania tych regulacji także w odniesieniu do pierwotnej czynności prawnej w postaci zawarcia umowy przewozu. Poza tym nie byłoby w ogóle potrzebne, brak bowiem argumentów, które przemawiałyby za przydatnością takiej konstrukcji przy ocenie zawierania i wykonywania umowy przewozu. Potraktowanie wydania jako czynności faktycznej będącej czynnością konwencjonalną oraz wywołującą pewne skutki prawne wpisuje się w rozważania teoretyczne zarysowane w niniejszym artykule, ale przede wszystkim jest w pełni wystarczające z perspektywy stosowania regulacji prawa transportowego dotyczących wykonania umowy przewozu.

## LITERATURA

- Clarke, M.A. (2009). *International Carriage of Goods by Road: CMR*. London: Informa.
- Czepita, S. (2017). O pojęciu czynności konwencjonalnej i jej odmianach. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 79 (1), 85. DOI: [org/10.14746/rpeis.2017.79.1.7](https://doi.org/10.14746/rpeis.2017.79.1.7).
- Dąbrowski, D. (2014). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Dąbrowski, D. (2015). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR): komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Drapała, P. (2018). W: A. Olejniczak (red.), *Prawo zobowiązań – część ogólna*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 6). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Goik, H. (1987). W: A. Kolarski (red.), *Prawo przewozowe z komentarzem*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Gołączyński, J. (2013). W: E. Gniewek (red.), *Prawo rzeczowe*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 3). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Górski, W., Mendyk, E. (2005). *Prawo transportu lądowego: stan prawny na dzień 1 stycznia 2005 r.* Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Grzybowski, S. (1985). W: S. Grzybowski (red.), *System prawa cywilnego*. T. 1: *Część ogólna*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Hill, D.J., Messent, A.D., Glass, D.A. (2000). *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. London: Lloyd's of London Press.
- Kolarski, A. (2002). *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Kodeks.
- Radwański, Z. (1985). W: S. Grzybowski (red.), *System prawa cywilnego*. T. 1: *Część ogólna*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Radwański, Z. (2008). W: Z. Radwański (red.), *Prawo cywilne – część ogólna*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 2). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Safjan, M. (2008). W: K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. T. 1. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Sośniak, M. (1974). *Prawo przewozu lądowego*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Kraków: Zakamycze.
- Stec, M. (2011). W: J. Rajski (red.), *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*. Seria: *System prawa prywatnego* (t. 7). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Sychowicz, M. (2003). W: G. Bieniek (red.), *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia – Zobowiązania*. T. 2. Warszawa: LexisNexis.



- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Wesołowski, K. (2014). W: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe: komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Wolter, A. (1979). *Prawo cywilne. Zarys części ogólnej*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.

## AKTY PRAWNE

- Konwencja CMR (1956). Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19.05.1956 r. Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238.
- Orzeczenie (2000). Orzeczenie Sądu Najwyższego z 27.01.2000 r., II CKN 702/78, OSN 2000, Nr 9, poz. 154.
- Postanowienie (1993). Postanowienie Sądu Najwyższego z 24.09.1993 r., III CZP 77/93, OSNCP 1994, Nr 3, poz. 52.
- Uchwała (1994). Uchwała Sądu Najwyższego z 29.12.1994 r., III CZP 162/94, OSNC 1995, Nr 4, poz. 60, SIP Legalis nr 29030.
- Ustawa (1964). Ustawa z 23.04.1964 r. – Kodeks cywilny. Dz.U. z 2018 r., poz. 1025.
- Ustawa (1982). Ustawa z 6.07.1982 r. o księгах wieczystych i hipotece. Dz.U. z 2017 r., poz. 1007.
- Ustawa (1984). Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe. Dz.U. z 2017 r., poz. 1983.
- Ustawa (2000). Ustawa z 15.09.2000 r. Kodeks Spółek Handlowych. Dz.U. z 2017 r., poz. 1577.
- Wyrok (2011). Wyrok Sądu Najwyższego z 7.11.2011 r., II CSK 723/10, SIP Legalis nr 464074.
- Wyrok (2015). Wyrok Sądu Najwyższego z 4.12.2015 r., I CSK 1063/14, SIP Legalis nr 1398598.

---

## LEGAL NATURE OF THE DELIVERY OF GOODS BY THE CARRIER DURING THE CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

### ABSTRACT

The article attempts to assess the legal nature of the act consisting in the delivery of goods by the carrier in the carriage of goods by road. The author considers the above-mentioned problem on the basis of national regulations in the light of the Civil Code and the Transport Law, and with reference to international regulations of the CMR Convention. The analysis of theoretical aspects of the legal act leads to the conclusion that the delivery of goods by the carrier after their arrival at the place of destination does not constitute a legal act due to the lack of the basic requirement – a declaration of will. The delivery of goods is only a factual act, being a part of the performance of an obligation and having certain legal consequences. However, these consequences are independent of the carrier's will and result only from the applicable legal regulations. Consequently, it is not possible to apply provisions concerning the rules of making declarations of will, forms of legal acts, defects of declarations of will, as well as the provisions regarding power of attorney.

### KEYWORDS

transport law, CMR Convention, delivery of goods

*Translated by Konrad Garnowski*