

## Wprowadzenie

Transport jest jedną z dziedzin życia, która towarzyszy człowiekowi niemal od zarania ludzkości, bo od rewolucji technicznej epoki neolitu, gdy nastąpiło odchodzenie od pierwotnych warunków i stylu życia. Wraz z upływem czasu ludzie zaczęli się przemieszczać, zaczęły być przewożone różnego rodzaju dobra, co nie mogło pozostać bez wpływu na rozwój ludzkości. Reguły postępowania zaczęły być kodyfikowane i wraz z rozwojem transportu pojawiło się, a następnie rozwijało się ustawodawstwo regulujące przewóz. Przez wiele wieków dominował transport morski, który umożliwiał handel wymienny pomiędzy poszczególnymi państwami, stąd pierwsze znane w starożytności regulacje prawne dotyczyły tej właśnie gałęzi transportu. Dopiero wraz z rozwojem cywilizacyjnym oraz postępem technicznym i technologicznym coraz większego znaczenia zaczęły nabierać inne rodzaje transportu, zaś transport morski zaczął stopniowo tracić na znaczeniu, przede wszystkim z uwagi na czas trwania przewozów. Początkowo szybki rozwój transportu drogowego nie był możliwy, a to z uwagi na ograniczenia techniczne, czyli ograniczone możliwości, jakie dawał transport przy użyciu zwierząt. O realnym rozwoju tej gałęzi transportu można mówić dopiero po skonstruowaniu samochodu, który pozwalał przemieszczać się na większe odległości w krótszym okresie czasu. Stąd o prawdziwych zmianach w transporcie drogowym można mówić dopiero po II wojnie światowej, gdy stopniowa poprawa koniunktury i zacieśnianie współpracy między państwami Europy Zachodniej, mająca na celu m.in. odbudowę zniszczeń wojennych, spowodowały konieczność wymiany handlowej na coraz większą skalę. Najlepszym środkiem transportu był wówczas, obok kolei, samochód, gdyż żegluga śródlądowa, ze względu na uwarunkowania geograficzne, była możliwa tylko w pewnych granicach terytorialnych, transport lotniczy nie odgrywał jeszcze zbyt dużej roli, zaś transport morski – także z uwagi na uwarunkowania geograficzne – nie mógł być istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego. Jednocześnie coraz większe znaczenie poszczególnych gałęzi transportu wymusiło ujednolicanie zasad prawnych na szczeblu międzynarodowym, aby doprowadzić do zharmonizowania poszczególnych systemów prawnych, które znacznie różniły się między sobą. Z oczywistych względów to ujednolicenie objęło najpierw transport kolejowy, a na wypracowanych rozwiązaniach prawnych oparto podstawowy akt prawa międzynarodowego, odnoszącego się do drogowych przewozów towarów, czyli konwencję CMR.

Polska nie może pochwalić się osiągnięciami w zakresie ustawodawstwa przewozowego, gdyż dopiero w 1918 r. odzyskała niepodległość po wielu latach rozbiorów. W okresie międzywojennym podejmowano próby prawnego uregulowania transportu, ale nie dotyczyły to przewozów drogowych. Po II wojnie światowej zostało uchwalonych szereg aktów prawnych w dziedzinie transportu, jednak podstawową rolę odgrywał i tak transport kolejowy, gdyż to właśnie koleją przewożona była znaczna część towarów, w szczególności węgiel, który w owych czasach miał status jednego z towarów strategicznych, gdyż na nim oparta była gospodarka państwa. Co więcej, przepisy dotyczące poszczególnych ga-

łęzi transportu były bardzo zróżnicowane, co powodowało szereg komplikacji i utrudnień dla rozwoju działalności przewozowej. Pojawiały się problemy związane przede wszystkim z odpowiedzialnością z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu. Stare przepisy przystawały przystawać do coraz intensywniej rozwijającego się transportu, co spowodowało konieczność ujednoczenia przepisów polskiego prawa przewozowego. Wynikiem prac legislacyjnych było uchwalenie Prawa przewozowego, która to ustawa stanowi pierwszy w Europie akt prawny, w którym połączono zasady świadczenia usług przewozowych w kilku podstawowych gałęziach transportu krajowego. Co prawda, nie sposób uznać, że ustawa ta powinna funkcjonować w obecnym kształcie, gdyż zawiera rozwiązania, których nie można uznać za prawidłowe, na co zostanie zwrócona uwaga w toku analizy poszczególnych jej przepisów, co nie zmienia faktu, że dzięki tej właśnie ustawie dokonano istotnego ujednoczenia przepisów prawa przewozowego.

Podstawowym zagadnieniem, jakie związane jest ze stosunkiem umownym, jest odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania kontraktu. Dopóki strony w sposób prawidłowy wywiązują się ze swoich obowiązków umownych, problemy i spory z reguły nie mają miejsca. Pojawiają się one dopiero wówczas, gdy przynajmniej jedna ze stron nie wykonuje umowy w taki sposób, jak to zostało umówione. Kwestia odpowiedzialności stron umów cywilnoprawnych od czasów starożytnych stanowiła główną część ustawodawstw poszczególnych krajów. Stosunek przewozu nie jest tu wyjątkiem. Przepisy prawa przewozowego regulują odpowiedzialność kontrahenta wobec przewoźnika, ale tak naprawdę najistotniejszą część zarówno Prawa przewozowego, jak i konwencji CMR stanowią przepisy dotyczące odpowiedzialności przewoźnika wobec kontrahenta z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiedzialności za szkody w substancji przesyłki i szkody związane z opóźnieniem (zwłoką) w przewozie. Mając na uwadze masowość stosunków przewozu, który każdy człowiek nawiązuje wielokrotnie, nawet się nad tym nie zastanawiając, należy dojść do wniosku, że oprócz tak powszechnych umów, jak np. umowa sprzedaży, umowy przewozu osób i przesyłek towarowych stanowią jeden z najczęściej spotykanych typów umów prawa cywilnego. Pomimo tego prawo przewozowe w zakresie drogowych przewozów przesyłek towarowych stanowi dziedzinę, która w zasadzie nie została opisana w polskiej literaturze przedmiotu. Na cały dorobek składa się łącznie kilkanaście pozycji w postaci komentarzy, monografii i artykułów, z których większość odnosi się tylko w jakiejś mierze do kontraktowej odpowiedzialności przewoźnika. Podobnie rzecz ma się z orzecnictwem polskim. Masowość przewozów powoduje, że sprawy dotyczące szeroko pojętych stosunków przewozowych stanowią znaczną część spraw rozpatrywanych przez sądy polskie, jednak z uwagi na niską wartość przedmiotu sporu, zdecydowana większość rozpatrywana jest w pierwszej instancji przez sądy rejonowe. Świadczy o tym niezbyt bogate orzecnictwo sądów apelacyjnych i SN w przedmiocie odpowiedzialności przewoźnika, które – porównując do ilości orzeczeń wydawanych na tle innych stosunków cywilnoprawnych – można uznać za wręcz śladowe.

Taką sytuację uznać należy za wielce niepożądaną, gdyż prawo przewozowe dotyczy każdego człowieka na niemal każdym etapie życia, a zawiera wiele kwestii niejednoznacznych, o znacznym stopniu skomplikowania, co utrudnia rozwiązywanie problemów powstałych na tle umowy przewozu. Już ta okoliczność powoduje potrzebę zająć się proble-