

TOMASZ BITTEL¹

Wybrane problemy dotyczące stosowania listu przewozowego w krajowym i międzynarodowym przewozie drogowym towarów²

Wpłynął: 9.04.2021. Akceptacja: 7.01.2022

Abstrakt

Celem artykułu jest omówienie wybranych problemów związanych z prawnym znaczeniem listu przewozowego, w szczególności jego struktury, funkcji, klasyfikacji oraz zasad stosowania w krajowych oraz międzynarodowych przewozach drogowych przesyłek towarowych. List przewozowy jest najczęściej uznawany przez nadawcę, odbiorcę oraz przewoźnika jedynie za dokument potwierdzający wykonanie usługi przewozu. Jednakże w przypadku, gdy podczas transportu dojdzie do nieprawidłowości lub uchybień, znaczenie listu przewozowego jest zazwyczaj kluczowe dla rozstrzygnięcia, na którym z podmiotów zaangażowanych w proces przewozu ciążyć będzie odpowiedzialność odszkodowawcza. Autor wskazuje na konieczność uznania za list przewozowy szerokiego spektrum dokumentów, które spełniają wymagania statutowane przez ustawę – Prawo przewozowe i konwencję CMR. Odmawianie waloru listu przewozowego dokumentowi spełniającemu wszystkie wymagania określone prawem nie powinno mieć miejsca, nawet jeżeli dany dokument pełni jednocześnie inną funkcję, np. jest kartą drogową.

Słowa kluczowe: list przewozowy, CMR, prawo przewozowe, odpowiedzialność, przewoźnik, nadawca.

¹ Mgr Tomasz Bittel – Akademia Leona Koźmińskiego (Polska); e-mail: bittel@vp.pl; ORCID: 0000-0001-6866-6966.

² Badania wykorzystane w artykule nie zostały sfinansowane przez żadną instytucję.

TOMASZ BITTEL

Selected Issues Concerning the Use of a Consignment Note in the National and International Transport of Goods by Road³

Abstract

The purpose of the article is to discuss selected issues connected with the legal meaning of a consignment note, especially its structure, function, classification and rules for the use of it in the national and international transport of goods by road. Most frequently the sender, the recipient and the transporter recognise the consignment note only as a document that confirms the performance of a carriage service. However, in case of irregularities or deficiencies during transport, the meaning of the consignment note is usually key to the decision which entity involved in the transport process will be liable for damages. The author points to the necessity of recognising a wide range of documents which meet the requirements constituted by the Transport Law Act and the CMR Convention. No refusal to acknowledge the value of a consignment note to a document that meets all of the requirements specified by law should take place, even if a given document has a different function at the same time, e.g. it is a waybill.

Keywords: consignment note, CMR, transport law, liability, transporter, sender.

³ The research has not been supported financially by any institution.

Wstęp

Dokumenty przewozowe charakterystyczne dla poszczególnych gałęzi transportu znacząco się od siebie różnią. W transporcie lotniczym stosowane są listy przewozowe określane jako AWB (*Air Waybill*), MAWB (*Master Air Waybill*) i HAWB (*House Air Waybill*), w transporcie kolejowym CIM (*Contrat de transport international ferroviaire des marchandises*) lub SMGS (Umowa o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Osobowej), w transporcie drogą morską to konosament, w międzynarodowych przewozach drogowych – CMR. W przewozach krajowych list przewozowy nie otrzymał natomiast swojej unikatowej nazwy.

Dokumenty przewozowe mają bardzo istotne znaczenie przede wszystkim z uwagi na fakt, że są one dokumentami indywidualizującymi każdy przewóz. Poprawne udokumentowanie przebiegu procesu transportowego pełni kilka istotnych funkcji, z których każda ma swoje określone miejsce podczas realizacji umowy przewozu. Poprawność wystawienia dokumentów jest pierwszym i kluczowym elementem bezpiecznego i prawidłowego wykonania umowy przewozu przez przewoźnika. Jednocześnie każda nieprawidłowość, nieścisłość lub brak informacji niezbędnych do realizacji transportu może skutkować odpowiedzialnością odszkodowawczą, najczęściej przewoźnika.

W praktyce można wyjść z założenia, że zarówno nadawca przesyłki, jak i przewoźnik traktują zwykle list przewozowy jako dowód dostarczenia ładunku do odbiorcy. Istotny dla nich jest jedynie podpis odbiorcy potwierdzający odbiór przesyłki w takim samym stanie, w jakim została ona przyjęta do przewozu. Jak ważne jest poprawne wystawienie listu przewozowego okazuje się dopiero wówczas, gdy podczas transportu dochodzi do nieprzewidzianych komplikacji, np. uszkodzenia przesyłki lub wydania nieuprawnionemu podmiotowi. Skutki nieprawidłowego wypełnienia listu przewozowego, nie mówiąc już o całkowitym jego braku, ujawniają się często dopiero po zakończeniu przewozu, gdy okazuje się, że jedynie na podstawie treści listu można np. dowodzić faktu dostarczenia przesyłki w stanie nieuszkodzonym.

Mimo że przepisy ustawy z 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe⁴ oraz Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)

⁴ T.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 8 ze zm., dalej: pr. przew.

z 19 maja 1956 r.⁵ zawierają dosyć przejrzyste regulacje dotyczące wymagań formalnych stawianych listom przewozowym, to nadal można spotkać rozbieżności w interpretacji treści niektórych przepisów, między innymi tych, które nadają dokumentowi rangę listu przewozowego. Ocena, czy dany dokument, któremu brakuje jakiegoś wymaganego przepisami prawa elementu, a który dla nadawcy, przewoźnika oraz odbiorcy pełnił funkcję listu przewozowego, posiada wystarczającą liczbę elementów niezbędnych dla pełnienia tej funkcji, podlega bardzo często subiektywnej ocenie *in casu*.

Definicja i struktura listu przewozowego

List przewozowy pochodzi od zwykłego listu pisanego niegdyś przez nadawcę (wysyłającego), przyjmowanego wraz z przesyłką i przekazywanego przez przewoźnika na ręce odbiorcy. W takim liście zawarte były informacje dotyczące zawartości przesyłki, warunków wykonywanego przewozu oraz warunków zapłaty, a dokument miał charakter listu otwartego⁶, czyli takiego dokumentu, do którego dostęp był dozwolony dla wszystkich osób uczestniczących w wykonaniu przewozu. Taka forma listu otwartego miała znaczenie w szczególności dla przewoźnika, który z jego treści uzyskiwał podstawowe informacje dotyczące przewożonego towaru. Skoro wystawiającym list otwarty był nadawca przesyłki, na nim właśnie spoczywała odpowiedzialność za dane zawarte w liście. Początkowo list przewozowy był wystawiany w jednym egzemplarzu, który towarzyszył przesyłce podczas jej przewozu i był wydawany odbiorcy wraz z ładunkiem. Takie rozwiązanie nie pozostawiało nadawcy dowodu nadania przesyłki, stąd wprowadzone zostało wystawianie listu przewozowego w dwóch egzemplarzach, a następnie wraz z rozwojem narzędzi technicznych wystawiano kilka takich samych egzemplarzy⁷.

Po raz pierwszy prawne regulacje listu przewozowego zostały ujęte w przepisach francuskiego kodeksu handlowego z 1807 r., w którym wprowadzono do terminologii prawniczej określenie „list przewozowy”⁸. Przyjęcie przesyłki bez zastrzeżeń wpisanych do listu przewozowego było równoznaczne z tym, że przewoźnik akceptował treść listu, czyli potwierdzał zgodność danych z listu z przesyłką przyjętą do przewozu. Analogicznie, nadawca, który przyjął potwierdzoną kopię

⁵ Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm., dalej: konwencja CMR.

⁶ W. Górski, *Umowa przewozu*, Warszawa 1976, s. 186.

⁷ R. Walczak, *Międzynarodowy przewóz drogowy towarów*, Warszawa 2006, Legalis, rozdz. 4.1.

⁸ W. Górski, *Umowa...*, s. 188.

listu przewozowego z naniesionymi przez przewoźnika uwagami dotyczącymi przesyłki, akceptował tym treści wpisane do listu przez przewoźnika⁹.

List przewozowy nie doczekał się niestety swojej legalnej definicji. Najbardziej trafne zdaje się uznanie listu przewozowego za „nośnik informacji, towarzyszący przesyłce towarowej”. Takie ujęcie, mimo swojej prostoty, zdaje się wystarczające i dopasowane do realiów przewozów wykonywanych w czasach dynamicznie rozwijających się narzędzi elektronicznego przekazu informacji. Określenie „nośnik informacji” należy oczywiście rozpatrywać w szerokim kontekście, zarówno jako formę dokumentową (papierową), jak i elektroniczną (cyfrową). Drugą częścią definicji, a jednocześnie charakterystyczną cechą listu przewozowego jest towarzyszenie przesyłce i tylko w takiej formie istnienie listu przewozowego ma sens. Ta koncepcja nie wymaga jednak fizycznego towarzyszenia przesyłce, chociażby z racji coraz częstszego stosowania elektronicznego listu przewozowego. Niezbędne jest jednak sporządzenie takiego listu przewozowego przed rozpoczęciem przewozu oraz dostęp do zawartych w nim danych – czy to w formie pisemnej czy elektronicznej – dla tych podmiotów, których działania winny być oparte między innymi na treści takiego dokumentu.

List przewozowy jest podstawowym dokumentem sporządzanym przez nadawcę, zawierającym między innymi informacje dotyczące przesyłki oraz miejsca jej odbioru i dostarczenia, na którym przewoźnik potwierdza przyjęcie przesyłki do przewozu. Następnie przesyłka jest dostarczana do odbiorcy, który na liście przewozowym potwierdza jej otrzymanie. List przewozowy towarzyszy przesyłce od miejsca jej nadania aż do miejsca dostawy, a wgląd w jego treść jest możliwa dla wszystkich uczestniczących w procesie transportowym. List przewozowy w transporcie drogowym rzeczy, w przeciwieństwie do stosowanego w transporcie morskim konosamentu¹⁰, nie jest papierem wartościowym.

List przewozowy jest dokumentem prywatnym, czyli – w świetle art. 245 k.p.c. – jest dokumentem sporządzonym w formie pisemnej albo elektronicznej, zawierającym własnoręczny podpis jego wystawcy lub kwalifikowany podpis elektroniczny, przez co można domniemywać, że osoba pod nim podpisana złożyła zawarte w nim oświadczenie woli. Jednocześnie nie korzysta on z domniemania zgodności z prawdą oświadczeń woli w nim zawartych. Dokumentu prywatnego nie możemy uznać za dowód rzeczywistego stanu rzeczy¹¹. Dokument prywatny jest oceniany

⁹ *Ibidem*, s. 190.

¹⁰ Konosament (*bill of lading*) jest papierem wartościowym stosowanym w transporcie morskim, na podstawie którego jest możliwe przeniesienie prawa własności objętego nim ładunku, będącym jednocześnie dowodem zawarcia umowy przewozu w świetle ustawy z 18 września 2001 r. – Kodeks morski (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 2175 ze zm.).

¹¹ T. Szanciło, *Forma zawarcia umowy przewozu na tle form zawierania umów*, PPH 2013, Nr 4, s. 56.

przez sąd zgodnie z zasadami ogólnej oceny dowodów (art. 233 § 1 k.p.c.), czego konsekwencją jest uznanie dokumentu za wiarygodny bądź też nie¹². Jednocześnie charakterystyczną cechą dokumentu prywatnego jest brak ograniczeń co do jego wystawcy oraz zawartych w nim treści. Oświadczenie zawarte w dokumencie prywatnym pochodzi od osoby, która złożyła na nim podpis. Podnoszona wśród praktyków transportowych oraz w doktrynie potrzeba odchodzenia od ścisłej formalizacji stosunków między przedsiębiorcami kreuje pogląd o możliwości uznania za dokument prywatny listu przewozowego w postaci elektronicznej¹³, bez podpisu, a jedynie z wiedzą, że dokument taki pochodzi od podmiotu przekazującego przesyłkę do przewozu. O ile takie rozwiązanie mogłoby faktycznie stanowić uproszczenie nadawania listowi przewozowemu charakteru dokumentu prywatnego, o tyle „potrzeba praktyki” – jak podnosi T. Szanciło – nie może być argumentem dopuszczającym stanowisko *contra legem*¹⁴. Uprawnienie do wystawienia listu przewozowego, który jest dokumentem prywatnym, przysługuje więc zarówno nadawcy osobiście lub przez osobę działającą na jego rzecz, jak i przewoźnikowi. Istotnym elementem formalnym dokumentu prywatnego jest natomiast złożenie podpisu przez jego wystawcę pod treścią dokumentu. Wystawiając list przewozowy, należałoby zatem list ten podpisać w celu dopełnienia istotnej cechy formalnej dokumentu prywatnego. Nie ma również przeciwwskazań do wystawienia listu przewozowego przez przewoźnika, a podpisania przez nadawcę i jest to bardzo często stosowany schemat tworzenia tego dokumentu. Kierowca na miejscu załadunku wypełnia własny formularz listu przewozowego, pod którym następnie podpis składają nadawca przesyłki i kierowca.

W praktyce zdarza się, że nadawca niechętnie składa podpis pod dokumentem przewozowym, żądając jedynie podpisu przewoźnika, jako potwierdzenia przyjęcia przesyłki do przewozu. Z punktu widzenia przewoźnika brak podpisu nadawcy na liście przewozowym jest jednoznaczny z brakiem złożonego przez niego potwierdzenia poprawności treści dokumentu ze stanem faktycznym. Jest to szczególnie niebezpieczne w przypadku, gdy to przewoźnik wystawia list przewozowy na rzeczy przyjęte do przewozu. Przewoźnik, będąc podmiotem, którego odpowiedzialność oparta jest przede wszystkim na zasadzie ryzyka, powinien dołożyć wszelkich starań do odpowiedniego zabezpieczenia się przed powstaniem ewen-

¹² J. Sadowski, w: T. Szanciło (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom I. Art. 1–505*³⁹, Warszawa 2019, art. 245, Nb 4.

¹³ Wyjątkiem jest bezpieczny podpis elektroniczny stanowiący podpis w przypadku oświadczenia woli złożonego w formie elektronicznej.

¹⁴ T. Szanciło, *Forma...*, s. 57.

tualnych ujemnych skutków braku złożonego podpisu przez nadawcę przesyłki (*vigilantibus non dormientibus, iura subveniunt*¹⁵).

Forma listu przewozowego

Przepisy krajowe, definiując przesyłkę towarową jako rzeczy przyjęte do przewozu na podstawie jednego listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego, zwanego listem przewozowym (art. 35 pr. przew.), wskazują na konieczność szerokiego rozumienia pojęcia listu przewozowego. Może być nim właściwie każdy dokument towarzyszący wykonywanemu przewozowi, o ile będzie posiadał elementy wskazane w art. 38 ust. 2 pr. przew. Nie jest również konieczne umieszczenie na dokumencie nazwy „list przewozowy” w celu przypisania temu dokumentowi tej roli. Jego identyfikacja powinna odbywać się przede wszystkim poprzez analizę treści, a ściślej ujmując – elementów wymienionych przez krajowe i międzynarodowe przepisy szczególne w zależności, czy list przewozowy ma być stosowany do przewozów krajowych, czy międzynarodowych. W przewozach międzynarodowych wygląd listu przewozowego został w 1976 r. graficznie ujednoczony przez organizację IRU¹⁶ oraz International Chamber of Commerce (ICC) i wydany pod nazwą „CMR”. List przewozowy CMR zawiera wszystkie niezbędne elementy, które list przewozowy powinien zawierać. Mimo że jest on wydawany w różnych językach, nie ma trudności z jego wypełnianiem, gdyż każda pozycja na dokumencie CMR jest oznaczona kolejnym numerem od 1 do 24, stąd wiadomo, co powinno znaleźć się w każdym z pól wymagających wypełnienia. Należy więc uznać, że jest wzorem uniwersalnym dla listu przewozowego stosowanego w przewozach międzynarodowych. Oczywiście, nie należy w żaden sposób utożsamiać tego dokumentu jako elementu konwencji CMR. Jest to jedynie bardzo dobrze opracowany i stosowany na szeroką skalę wśród wszystkich stron konwencji CMR wzór międzynarodowego listu przewozowego.

W doktrynie wyrażono pogląd, że dokumentem przewozowym jest każdy pisemny dowód zawarcia umowy przewozu¹⁷, natomiast specyficznym dokumentem towarzyszącym przewozom jest list przewozowy¹⁸. Przede wszystkim nie

¹⁵ Tłum.: Prawa wspomagają czuwających, a nie śpiących.

¹⁶ Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego z siedzibą w Genewie, ogólnosiwiatowa organizacja transportowa założona 23 marca 1948 r., będąca pomysłodawcą systemu przewozów międzynarodowych pod procedurą „TIR” (która następnie przerodziła się w konwencję TIR), jak również angażująca się w rozwijanie elektronicznego listu przewozowego e-CMR.

¹⁷ W. Górski, *Umowa...*, s. 185.

¹⁸ L. Ogiegło, [w:] W. Popiołek (red.), *System prawa handlowego. Tom 9. Międzynarodowe prawo handlowe*, Warszawa 2013, s. 960.

sposób jest się zgodzić z przypisaniem cech dokumentu przewozowego każdemu pisemnemu dowodowi zawarcia umowy, czego najbardziej jaskrawym przykładem jest sama umowa przewozu, będąca pierwszym i najważniejszym dowodem wskazującym na istnienie stosunku prawnego zawartego między nadawcą a przewoźnikiem. To właśnie umowa przewozu stanowi pierwotny materiał dowodowy w zakresie ustalenia faktu jej zawarcia oraz warunków, na jakich przewóz miał się odbyć. List przewozowy jest jedynie odzwierciedleniem ustaleń umownych, przelanych na dokument towarzyszący przesyłce podczas transportu. Jest oczywiście dowodem zawartej umowy, ale tylko w przypadku, gdy przewoźnik – strona umowy – zaakceptował jego treść poprzez potwierdzenie na dokumencie złożone przy przyjmowaniu przesyłki do przewozu. Samo istnienie listu przewozowego nie przesądza o tym, że została zawarta jakakolwiek umowa, gdyż list przewozowy mógł zostać wystawiony znacznie wcześniej. Umowa przewozu, co do zasady, nie pełni funkcji listu przewozowego i nie jest kwalifikowana do grupy dokumentów przewozowych. Umowa jest zawierana najczęściej przed rozpoczęciem przewozu i ze względu na zawarte w niej informacje handlowe nie towarzyszy przesyłce podczas transportu. Jednakże nie sposób jest odmówić takiemu dokumentowi (umowie przewozu zawartej na piśmie) waloru listu przewozowego, jeżeli będzie ona zawierać wszystkie wymagane przepisami elementy. Żaden przepis nie wyklucza zastosowania jako listu przewozowy druku umowy przewozu.

Na gruncie art. 780 k.c. i art. 38 pr. przewozowego¹⁹ w transporcie drogowym rzeczy wystawianie dokumentów przewozowych ma charakter fakultatywny²⁰. Przepisy te określają fakultatywność wystawienia listu przewozowego, mając na względzie jedynie dowolność podmiotu, który ten list wystawi, a nie w ogóle jego wystawienia lub niewystawienia. Nie ma znaczenia, czy list przewozowy zostanie sporządzony przez nadawcę, czy przez przewoźnika, który po otrzymaniu niezbędnych informacji od nadawcy wystawi taki dokument samodzielnie. Nie można natomiast przyjąć interpretacji całkowicie znoszącej obowiązek wystawienia listu przewozowego. Taki stan rzeczy nie jest możliwy nie tylko z uwagi na szereg przepisów pr. przew. odnoszących się do faktu istnienia listu przewozowego (najważniejszy zdaje się art. 51 pr. przew.), ale również mając na względzie inne przepisy regulujące warunki wykonywania przewozów drogowych rzeczy, np. art. 87 ust. 1 pkt 3 ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym²¹, który wymaga, aby

¹⁹ Nie dotyczy przesyłek bagażowych, dla których wystawienie dokumentów przewozowych ma charakter obligatoryjny.

²⁰ M. Stec, [w:] M. Stec (red.), *System Prawa Handlowego. Tom 5. Prawo umów handlowych*, Warszawa 2017, s. 1664; podobnie, aczkolwiek znacznie ogólniej L. Ogiegło, [w:] K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz, Tom II, Art. 450–1088*, Warszawa 2018, Legalis, art. 780, Nb 2.

²¹ T.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2140 ze zm.

kierowca podczas wykonywania przewozu drogowego miał przy sobie i okazał na żądanie uprawnionego organu kontroli: kartę kierowcy, wykresówki, zapisy odręczne i wydruki z tachografu, zaświadczenie o którym mowa w art. 31 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców²², wypis z licencji oraz – przy przewozie drogowym rzeczy – dokumenty związane z przewożonym ładunkiem.

Elementy listu przewozowego

Elementy listu przewozowego są ściśle określone zarówno w pr. przew., jak i konwencji CMR, w zależności od tego, jakiemu transportowi będzie towarzyszyć. Elementy wskazane w przepisach krajowych i zagranicznych w pewnym zakresie pokrywają się, jednakże liczba elementów niezbędnych dla treści listu przewozowego jest znacznie szersza w przypadku konwencji CMR niż minimum wymagane przez pr. przew.²³ Z art. 38 pr. przew. wynika bowiem, że takimi elementami są: (1) nazwa i adres nadawcy, jego podpis oraz określenie placówki przewoźnika zawierającej umowę; (2) miejsce przeznaczenia przesyłki oraz nazwa i adres odbiorcy; (3) określenie rzeczy, masy, liczby sztuk przesyłki, sposobu pakowania i oznaczenia; (4) inne wskazania i oświadczenia, wymagane albo dopuszczone zgodnie z przepisami ze względu na warunki danej umowy lub sposób rozliczeń, podczas gdy zgodnie z art. 6 konwencji CMR są to: (1) miejsce i data jego wystawienia; (2) nazwisko (nazwa) i adres nadawcy; (3) nazwisko (nazwa) i adres przewoźnika; (4) miejsce i data przyjęcia towaru do przewozu oraz przewidziane miejsce jego wydania; (5) nazwisko (nazwa) i adres odbiorcy; (6) powszechnie używane określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych ich ogólnie uznane określenie; (7) liczba sztuk, ich cechy i numery; (8) waga brutto lub inaczej wyrażona ilość towaru; (9) koszty związane z przewozem (przewoźne, koszty dodatkowe, należności celne i inne koszty powstałe od chwili zawarcia umowy do chwili dostawy); (10) instrukcje niezbędne do załatwienia formalności celnych i innych; (11) oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom konwencji CMR.

Z norm krajowych nie wynika forma pisemna dla listu przewozowego, ale taka forma zdaje się właściwa ze względu na – wynikającą z art. 38 ust. 2 pkt 1 pr. przew. – konieczność złożenia podpisu nadawcy. W art. 47 ust. 3 pr. przew. dopuszczono jednak możliwość zastosowania listu przewozowego jako przekaz elektroniczny, wy-

²² T.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1412 ze zm.

²³ T. Szancilo, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013, s. 91.

druk komputerowy lub inny dokument zawierający dane określone w art. 38 ustawy. Jest to kolejne potwierdzenie dla zastosowania szerokiej interpretacji pojęcia listu przewozowego²⁴. W doktrynie można spotkać się z poglądem wskazującym na niespójność art. 47 ust. 3 pr. przew. z art. 38 ust. 2 tej ustawy, w zakresie wspomnianego wcześniej podpisu nadawcy. Skoro w świetle tego pierwszego przepisu listem przewozowym może być wydruk komputerowy lub przekaz elektroniczny – o ile posiadają one elementy zawarte w art. 38 pr. przew. – a są to formy nieopatrzone podpisem, to warunek kwalifikujący je jako listy przewozowe nie zostaje spełniony. Należałoby zatem uznać, że wydruk komputerowy oraz przekaz elektroniczny nie powinny być uznawane za list przewozowy²⁵.

Z uwagi na powyższe należałoby rozważyć, czy wszystkie wymienione w art. 38 pr. przew. elementy są bezwzględnie konieczne dla uznania określonego dokumentu za list przewozowy. W pr. przew. nie ograniczono elementów, które może zawierać list przewozowy, wymieniono natomiast te z nich, które powinny się w nim znaleźć – między innymi podpis nadawcy. Ponieważ list przewozowy nie jest umową przewozu, nie musi być akceptowany przez umawiające się strony. Podpis nadawcy na liście przewozowym może być jedynie potwierdzeniem tego, że przekazał on (a nie ktoś inny) przesyłkę we władanie przewoźnika. Dowód w postaci takiego podpisu miałby kluczowe znaczenie potwierdzające dane nadawcy, między innymi w przypadku nadania w przesyłce rzeczy niedozwolonych.

Przyjąć należy, że spośród elementów wymienionych w art. 38 pr. przew. do najważniejszych, wskazujących na najistotniejsze kwestie przewozu należy zaliczyć: określenie nadawcy, przewoźnika i odbiorcy oraz miejsca przeznaczenia i określenie przesyłki²⁶ w sposób pozwalający na jej identyfikację. Taki zakres informacji zdaje się wystarczający dla uznania dokumentu za list przewozowy. Podobny zakres, ale uzupełniony o oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom konwencji CMR²⁷, należałoby przyjąć

²⁴ D. Dąbrowski, [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 165.

²⁵ Zob. A. Jaworski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 97.

²⁶ D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim. Stan obecny i kierunki zmian*, Warszawa 2020, s. 129.

²⁷ Tzw. klauzula *paramount* – szczególnie istotna w przypadku, gdy przepisy konwencji CMR nie mają zastosowania *ex lege*; umieszczenie w liście przewozowym takiej klauzuli należy traktować jako oświadczenie woli stron dla stosowania przy przewozie przepisów konwencji CMR; zob. wyrok NSA z 9.12.2010 r., I GSK 493/09, Legalis: „Na sformalizowany charakter powyższej umowy wskazuje również art. 6 ust. 1 pkt k CMR, stosownie do którego list przewozowy powinien zawierać oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom niniejszej Konwencji. Nie można więc, jak to wadliwie przyjął Sąd pierwszej instancji, z samego faktu przemieszczenia się towaru przy zastosowaniu transportu drogowego pomiędzy dwoma krajami, z których przynajmniej jeden ratyfikował Konwencję CMR, wywodzić podległość przewozu ocenie omawianej konwencji.”

przy przewozach międzynarodowych. Brak takiej klauzuli może spowodować powstanie odpowiedzialności przewoźnika dotyczącej szkód wobec podmiotu mającego legitymację do ich dochodzenia (art. 7 ust. 3 konwencji CMR)²⁸. Poza tą dodatkową klauzulą dane istotne dla listu przewozowego są te same zarówno w przewozach krajowych, jak i międzynarodowych.

Uzależnienie takiej kwalifikacji od np. podpisu nadawcy na dokumencie nie miałyby logicznego uzasadnienia. Wystawienie listu przewozowego przez nadawcę można by porównać do wystawienia faktury, która w naszym obecnym stanie prawnym nie wymaga, aby był na niej złożony podpis czy też pieczęć jej wystawcy²⁹. Składany podpis może mieć jedynie wartość uwiarygadniającą wystawiony dokument. Brak podpisu nadawcy na liście przewozowym nie może świadczyć o nieważności dokumentu czy też zmianie jego kwalifikacji. W praktyce opatrzenie listu przewozowego wszystkimi wymaganymi przez przepisy prawa elementami, w tym podpisem nadawcy, jest niezwykle rzadko spotykane³⁰.

Ani treść pr. przew., ani konwencji CMR nie wymaga umieszczenia nazwy „list przewozowy” na dokumencie pełniącym taką funkcję. Oczywiście, nazwany w ten sposób dokument, który nie spełnia wymogów art. 38 ust. 2 pr. przew. czy też art. 6 ust. 1 konwencji CMR nie może być uznany za list przewozowy. Naniesienie nazwy „list przewozowy” na treść dokumentu ma jedynie funkcję informacyjną, ułatwiającą jego identyfikację jako dokumentu przewoźnego podczas wykonywanego przewozu.

Karta drogowa a list przewozowy

W doktrynie i orzecznictwie wyrażono pogląd, że karta drogowa nie może być uznana za list przewozowy, z czym nie do końca należy się zgodzić. Szeroko przytaczany jest wyrok SA w Lublinie z 22 marca 1991 r.³¹, który orzekając w sprawie dotyczącej przewozu, użył sformułowania: „nie stanowi takiego listu przewozowego w rozumieniu przepisów prawa przewozowego karta drogowa nr 3074”. Sąd zważył jedynie, że ta karta drogowa, będąca dowodem w sprawie, nie spełniała wymogów formalnych kwalifikujących ją do pełnienia roli listu przewozowego w rozumieniu przepisów prawa przewozowego. Ocena dotyczyła w tym przy-

²⁸ D. Dąbrowski, [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)*, Warszawa 2015, s. 115.

²⁹ Wyjątek stanowi faktura VAT-RR – zob. art. 116 ust. 2 pkt 13 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (T.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 106 ze zm.), gdzie podpis jest ustawowo wymagany.

³⁰ Wyrok SO w Szczecinie z 20.10.2017 r., VIII Ga 374/17, niepubl.

³¹ I ACr 21/91, OSA 1992, Nr 1, poz. 9.

padku konkretnego dowodu w sprawie. Sąd nie zważył, że żadna karta drogowa nie może być listem przewozowym, a jedynie ta konkretna, której wartość dowodową oceniał³².

Przepisy przewozowe nie wymieniają dokumentów, które nie mogą spełniać roli listu przewozowego, wskazują natomiast elementy, które powinny znaleźć się w jego treści. Nie ma uzasadnienia, aby nie można uznać karty drogowej za dokument pełniący funkcję listu przewozowego, o ile oczywiście będzie zawierać dane wymagane przepisami prawa. Obecnie stosowane wzory kart drogowych zawierają znacznie więcej informacji dotyczących przewożonego ładunku niż sam list przewozowy, tj. zawierają dane dotyczące miejsca nadania oraz dostawy przesyłki, jej wagę, rozmiary, kubaturę, na karcie drogowej podpisuje się kierowca (w imieniu przewoźnika), karta towarzyszy przewozowi. Nie należy oczywiście odbierać roli listu przewozowego dokumentowi, który do takiej funkcji jest z racji swojej konstrukcji przygotowany (WZ, CMR itp.), natomiast nie można odmówić karcie drogowej w określonych przypadkach pełnienia funkcji listu przewozowego, a przynajmniej stanie się erzacem takiego listu.

Przewoźne w liście przewozowym

Z elementów wymienionych w art. 38 pr. przew., które powinien zawierać list przewozowy, zwraca uwagę brak jednego z trzech przedmiotowo istotnych elementów umowy przewozu, tj. przewoźnego. Nieujawienie przewoźnego na liście przewozowym zdaje się uzasadnione przede wszystkim ochroną ściśle chronionych informacji handlowych przedsiębiorcy, w szczególności gdy przewoźnik umowny będzie korzystać z usług zleconych podprzewoźnikom. W wypadku ujawnienia danych dotyczących wysokości przewoźnego mogą one zostać wykorzystane przez konkurencję do złożenia stosownej oferty cenowej. Umieszczenie kwoty przewoźnego w treści listu przewozowego ma swój główny cel w przypadku, gdy odbiorca ma przy dostawie przesyłki opłacić usługę przewozu. Jednakże z racji dynamicznie rozwijających się elektronicznych narzędzi obsługujących płatności zapłata przy odbiorze przesyłki jest coraz rzadziej praktykowana.

Należy w tym miejscu wspomnieć jeszcze o pewnym ułatwieniu, które wprowadza kwota przewoźnego zapisana w treści listu przewozowego – dla zastoso-

³² W przytoczonej sprawie strony przyznały, że list przewozowy do wykonywanego transportu nie został w ogóle wystawiony. Można jedynie przyjąć, że będąc w posiadaniu dowodu w postaci karty drogowej nr 3074, Sąd sprawdził, czy posiada ona elementy, które wskazywałyby, że może ona pełnić jednocześnie funkcję listu przewozowego. Wskutek ich braku ta karta nie mogła pełnić funkcji listu przewozowego podczas tego przewozu.

wania art. 51 ust. 1 pr. przew., a więc obowiązku odbiorcy zapłaty przewoźnego, jako należności ciężącej na przesyłce. Przyjmując przesyłkę wraz z listem przewozowym, odbiorca przejmuje również obowiązek zapłaty należności ciężących na przesyłce, między innymi przewoźnego, niezależnie od tego, jak kwestia płatności została uregulowana w umowie zawartej między nadawcą a przewoźnikiem. Odpowiedzialność odbiorcy wynikająca z przyjęcia listu przewozowego – w świetle bezwzględnie obowiązującego charakteru art. 51 ust. 1 pr. przew.³³ – jest odpowiedzialnością *in solidum*³⁴ wraz z nadawcą i nie podlega umownemu wyłączeniu lub wskazaniu w umowie podmiotu, który jako jedyny będzie obciążony obowiązkiem zapłaty³⁵.

Odpowiedzialność odbiorcy, z racji tego, że w chwili przyjęcia przesyłki z listem przewozowym staje się odpowiedzialnością o charakterze samoistnym, można porównać do odpowiedzialności poręczyciela wekslowego, który po opatrzeniu weksla podpisem odpowiada z samego weksla. Podobnie ma się to przecież w przypadku podpisania listu przewozowego, mimo że nie jest on papierem wartościowym. Zapłata dokonana przez jednego z dłużników zwalnia drugiego z nich z obowiązku zapłaty. Niestety, w przypadku zastosowania przepisów konwencji CMR, niezamieszczenie na liście przewozowym kwoty przewoźnego wyklucza możliwość zastosowania jej art. 13 ust. 2 w stosunku do odbiorcy, od którego przewoźnik chciałby żądać zapłaty przewoźnego. Brak ten wyklucza obowiązek zapłaty przewoźnego wykonującemu transport przewoźnikowi³⁶.

Funkcje listu przewozowego

Dotychczas w doktrynie zgodnie przyjmowano, że list przewozowy pełni cztery istotne funkcje: dowodową, legitymacyjną, instrukcyjną i informacyjną. Nie da się określić hierarchii tych funkcji. W zależności od etapu procesu przewozowego waga poszczególnych funkcji ulega zmianie. Podczas przewozu najważniejsze zdają się funkcje legitymacyjna, instrukcyjna i informacyjna – ta pierwsza z punktu widzenia zarówno funkcja przewoźnika, jak i uprawnionego, pozostałe dwie przede wszystkim dla przewoźnika, czy też w przypadku przewozu sukcesywnego. Podczas całego procesu transportowego dla wszystkich jego stron najważniejsza jest z pewnością funkcja dowodowa, która wynika wprost zarówno z art. 47 ust. 3

³³ Zob. wyrok SN z 28 lutego 2006 r., III CSK 149/05, Legalis.

³⁴ Zob. wyrok SN z 20 grudnia 2005 r., V CK 413/05, Legalis.

³⁵ Zob. wyrok SN z 19 marca 2009 r., IV CSK 492/08, Legalis.

³⁶ Wyrok SN z 19 grudnia 2013 r., II CSK 70/13, Legalis.

pr. przew., jak i art. 4 konwencji CMR, zgodnie z którymi stanowi on dowód zawarcia umowy przewozu. Funkcja dowodowa nie ogranicza się przy tym jedynie do samego potwierdzenia zawarcia umowy, ale również do faktu przyjęcia przesyłki do przewozu we wskazanej ilości, stanu przesyłki, faktu dostarczenia jej do odbiorcy oraz stanu, w jakim została dostarczona³⁷. Dokument taki, aby pełnić funkcję dowodową, powinien być w odpowiedni sposób potwierdzony przez strony umowy. Samo wystawienie listu przewozowego przez nadawcę nie nadaje mu rangi dowodowej; podobnie złożenie podpisu nadawcy na wystawionym liście. Wystawiony przez nadawcę list przewozowy, opatrzony jego podpisem, ma jedynie walor informacyjny, który jest istotny w momencie przyjęcia przesyłki do przewozu. Dane z listu przewozowego pozwalają przewoźnikowi na sprawdzenie, czy cechy przyjmowanej do przewozu przesyłki (ilość, waga, kubatura itd.) i dokąd ma ona zostać dostarczona zgadzają się z tym, co zostało ustalone między przewoźnikiem a nadawcą w zawartej wcześniej umowie przewozu. Tak wystawiony przez nadawcę i przez niego podpisany list przewozowy jest pisemnym oświadczeniem o stanie i właściwościach przesyłki oraz o oczekiwanym jej przemieszczeniu pod wskazany adres. Przyjmując przesyłkę wraz z owym listem i potwierdzając go swoim podpisem, przewoźnik nadaje mu rangę dowodu na okoliczność potwierdzenia cech przesyłki, potwierdzenia danych zawartych w liście z warunkami umowy przewozu i przyjęcia przesyłki do przewozu. Złożenie podpisu przez przewoźnika jest jednoznaczne z przejęciem ciężaru odpowiedzialności za przesyłkę do chwili jej dostawy do odbiorcy.

Funkcja legitymacyjna dotyczy zarówno uprawnienia do dokonywania zmian w treści zawartej umowy przewozu, czyli prawa do dysponowania (rozporządzania) przesyłką, jak i prawa do dochodzenia roszczeń przez odpowiednie podmioty na określonym etapie przewozu. Prawo rozporządzania przesyłką jest uprawnieniem *ex lege*, polegającym na możliwości jednostronnej zmiany umowy przewozu lub odstąpienia od niej. Taka zmiana nie może dotyczyć obniżenia uzgodnionego w umowie przewoźnego. Osoba uprawniona może – w świetle art. 12 ust. 1 konwencji CMR – między innymi: rozporządzać przesyłką przez wydawanie przewoźnikowi odpowiednich instrukcji dotyczących np. wstrzymania przewozu, zmiany miejsca wydania przesyłki albo zmiany odbiorcy uprawnionego do jej odbioru. Co do zasady, to nadawca, będący stroną umowy przewozu, ma pierwotne prawo do rozporządzania³⁸ przesyłką. Prawo nadawcy wygasa, gdy: (1) nadawca dokonał wzmianki w liście przewozowym przyznającej uprawnienia odbiorcy; (2) drugi egzemplarz

³⁷ D. Dąbrowski, w: D. Ambroźuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe...*, s. 164.

³⁸ Rozporządzanie przesyłką nie jest jednoznaczne z rozporządzaniem własnością przesyłki; zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013, s. 154.

listu przewozowego został wydany odbiorcy; (3) odbiorca skorzystał z prawa dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika w przypadku zaginięcia towaru.

W doktrynie wskazuje się, że prawo do rozporządzania towarem przez nadawcę ustaje również w chwili, gdy towar przybył do miejsca przewidzianego dla jego wydania, a odbiorca zażądał od przewoźnika wydania drugiego egzemplarza listu przewozowego³⁹. Przyjęcie żądania wydania listu przewozowego za moment przenoszący uprawnienia z nadawcy na odbiorcę zdaje się zbyt wczesnym nadaniem mu uprawnienia rozporządzającego, gdyż odbiorca może przyjąć ciężar odpowiedzialności wynikający z listu przewozowego dopiero po zapoznaniu się z jego treścią. Poza tym, mając na uwadze fakt, że samo żądanie wydania listu przewozowego poprzedza jego fizyczne wydanie, to przyznanie uprawnienia do rozporządzania przesyłką jednocześnie obu tym przypadkom zdaje się nielogiczne.

Funkcję informacyjną listu przewozowego spełnia każda informacja w nim zawarta. Należy przyjąć, że każda informacja wprowadzona do listu przewozowego, nawet ta niezajdująca się pośród elementów wymienionych w art. 38 ust. 2 pkt 1–3 pr. przew., czy też w art. 6 konwencji CMR, jest istotna z punktu widzenia uczestników procesu transportowego. Na podstawie informacji zawartych w dokumencie każdy z uczestników przewozu i podmiotów w nim zaangażowanych może uzyskać najistotniejsze informacje dotyczące zawartych postanowień umowy. Te informacje mają duży wpływ nie tylko na poprawność wykonania umowy przewozu, ale również na bezpieczeństwo podczas jego wykonywania.

Funkcja instrukcyjna listu przewozowego jest najistotniejsza przede wszystkim dla przewoźnika i podmiotów, które fizycznie obsługują przesyłkę. Z instrukcji zawartych w dokumentach przewozowych dowiadujemy się między innymi, w jaki sposób należy obchodzić się z przesyłką podczas operacji transportowych. Trudno jest jednak przypisać listowi przewozowemu zadania instrukcyjne, jeżeli jest on wystawiany przez przewoźnika, bo przecież instrukcje powinny być wydane przez nadawcę przesyłki i służyć przewoźnikowi, i taka jest właśnie idea funkcji instrukcyjnej listu przewozowego. W przypadku bardziej złożonych (multimodalnych) przewozów przewoźnik może dokonać wpisu w treść dokumentu, co będzie pełnić funkcję instrukcji dla kolejnych przewoźników przejmujących przesyłkę do dalszego transportu.

W literaturze wyodrębnione zostały nowe funkcje listu przewozowego. Jedną z nich jest funkcja ochronna, polegająca na tym, że treść listu przewozowego określa zakres obowiązków leżących po stronie odbiorcy przesyłki. Natomiast przy przewozach sukcesywnych określa ona obowiązki, które spoczywają na kolejnych przewoźnikach. Drugą z nich jest funkcja zabezpieczająca, która jest gwarantem

³⁹ *Ibidem*, s. 157.

poprawności relacji handlowej między nadawcą przesyłki, będącym jednocześnie sprzedawcą, a jej odbiorcą, który jest kupującym. List przewozowy ma w tym przypadku zabezpieczać wzajemne świadczenia, które wynikają z umowy sprzedaży⁴⁰.

Przypisanie listowi przewozowemu funkcji ochronnej oraz zabezpieczającej zdaje się wprowadzeniem nic niewnoszącego, sztucznego wzbogacenia funkcji tego dokumentu. Przecież określenie zakresu obowiązków jest cechą funkcji instrukcyjnej. Jednocześnie trudno jest wskazać przykłady funkcji gwarancyjnej listu przewozowego – nie jest on papierem wartościowym, jak w przypadku morskiego listu przewozowego, który może pełnić funkcję gwarancyjną z racji tego, że można przenieść wynikające z niego prawa poprzez jego wręczenie, indos, czy też w drodze cesji. O rozbudowaniu funkcji listu przewozowego można by mówić przy zmianie przepisów prawa, która nadałaby dodatkowe uprawnienia czy obowiązki wynikające z treści w nim zawartych.

Wadliwość lub brak listu przewozowego

Z art. 4 konwencji CMR wynika, że brak, nieprawidłowość oraz utrata listu przewozowego nie wpływają na ważność umowy przewozu oraz nie podważają jej istnienia. Słuszną wydaje się więc teza, że skoro brak listu przewozowego nie wpływa na istnienie ani ważność zawartej umowy przewozu, to ewentualne nieprawidłowości zawarte w treści listu tym bardziej nie mogą wpłynąć na ważność umowy⁴¹. O ile brak lub wadliwość listu przewozowego nie wpływa na ważność zawartej umowy przewozu, o tyle ma duże znaczenie w przypadku ewentualnego dochodzenia roszczeń wynikających z nienależytego wykonania umowy przewozu wskutek wykonania instrukcji zawartych w treści listu przewozowego.

Nieprawidłowości listu przewozowego można podzielić na dwie grupy: w pierwszej znajdują się nieprawidłowości związane z pominięciem niektórych elementów, w drugiej – niezgodności stanu faktycznego z treścią listu⁴². Niezależnie od przynależności do danej grupy, każda nieprawidłowość może znacząco wpłynąć na poprawność wykonywanego przewozu, np. zarówno brak wagi wpisanej do listu przewozowego, jak i błędne jej podanie może skutkować odpowiedzialnością przewoźnika za przeważenie pojazdu. Brak wagi nie pozwala skontrolować, czy załadowana przesyłka waży tyle, ile uzgodniono w umowie przewozu.

⁴⁰ K. Wesółowski, *Umowa...*, s. 212–213.

⁴¹ D. Dąbrowski, w: K. Wesółowski, D. Ambroziuk, D. Dąbrowski, *Konwencja...*, s. 100.

⁴² *Ibidem*.

List przewozowy można nazwać wspólnym dokumentem nadawcy oraz przewoźnika⁴³. O wspólnym charakterze może świadczyć to, że jest on wspólnie sporządzany, a przynajmniej akceptowany przez strony. Wspólne sporządzenie oznaczać może wystawienie listu przewozowego przez przewoźnika na podstawie danych otrzymanych od nadawcy. Po wystawieniu takiego listu przez przewoźnika nadawca powinien skontrolować jego treść i potwierdzić jej zgodność ze stanem faktycznym poprzez złożenie podpisu. O ile przepisy konwencji CMR nie wskazują, kto powinien wystawić list przewozowy, o tyle podpisanie takiego listu przez nadawcę inicjuje przejście przez niego odpowiedzialności za wszelkie nieścisłości lub niedokładności listu przewozowego przyjętego przez przewoźnika do realizacji przewozu⁴⁴.

Brak listu przewozowego uniemożliwia nadawcy skorzystanie z wynikającego z art. 24 konwencji CMR prawa zadeklarowania wartości przesyłki, której wartość przewyższa określoną w jej art. 23 ust. 1 – wzorem przyjętym z innych konwencji dotyczących przewozu – górną granicę odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika za szkodę w towarze. Przyjęty limit wysokości odszkodowania wynosi obecnie 8.33 SDR (*Special Drawing Rights*)⁴⁵ za każdy kilogram brakującej wagi brutto. Chcąc zadeklarować wartość przesyłki, należy wpisać do listu przewozowego deklarowaną kwotę. Dla skutecznego zadeklarowania wyższej wartości przesyłki nadawca ma obowiązek dokonać dodatkowej opłaty (dodatkowego wynagrodzenia) na rzecz przewoźnika, za możliwość skorzystania z przyznanego mu przez konwencję uprawnienia. Zamieszczenie deklaracji wartości przesyłki poza listem przewozowym lub nieustalenie z przewoźnikiem dodatkowej opłaty nie ma mocy prawnej. Warto wspomnieć, że opłata dodatkowa ma charakter umowny, a jej wysokość nie jest w żaden sposób określona przepisami prawa. Nie musi być więc ona adekwatna do zadeklarowanej wartości towaru⁴⁶.

⁴³ *Ibidem*, s. 103.

⁴⁴ W. Górski, E. Mendyk, *Prawo transportu lądowego*, Warszawa 2005, s. 71–72.

⁴⁵ Jednostka rachunkowa SDR zastąpiła (dopiero od 24 lutego 2011 r.) obowiązującą w pierwotnej wersji Konwencji CMR tzw. klauzulę złota, której miernikiem był „frank Germinal”, określane również złotym frankiem, przyjmujący wartość 10/31 grama złota o próbie 0,900. Niestety, stosowanie tego miernika było znacznie utrudnione przede wszystkim ze względu na brak oficjalnych przeliczników. Szerzej: D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2011, s. 200–207.

⁴⁶ W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*, Warszawa 2006, s. 329.

Nadawca w liście przewozowym

Często popełnianym błędem jest umieszczanie w liście przewozowym danych miejsca załadunku w pozycji przeznaczonej dla nadawcy, szczególnie przy wypełnianiu podczas załadunku przez kierowcę druku CMR przy przewozach międzynarodowych. W pozycji nr 1 dokumentu, opisanej jako „nadawca” zamiast danych faktycznego nadawcy przesyłki umieszczane są dane miejsca, w którym przesyłka zostaje podjęta do przewozu. Tego rodzaju błąd jest powielany z dwóch powodów: stosowania niewłaściwego nazewnictwa podmiotów uczestniczących w procesie przewozu (nadawca jest mylony z załadowcą) oraz faktycznego braku miejsca w druku CMR na wpisanie kompletnego adresu miejsca, gdzie przesyłka była ładowana. W pozycji nr 4 jest miejsce na wpisanie miejsca i daty załadowania, jednak zakres danych znajdujących się w nawiasie, tj. miejscowości, kraju, daty, skutecznie myli osoby wystawiające list przewozowy, gdyż nie odnajdują one miejsca na wpisanie firmy przedsiębiorcy oraz ulicy, gdzie odbył się załadunek. Najbardziej odpowiednim miejscem do wpisania pełnych danych miejsca załadunku jest więc pozycja nr 1 listu przewozowego, czyli miejsce przeznaczone na dane nadawcy.

W wyroku z 3 września 2003 r.⁴⁷ SN zważył, że podmiot błędnie umieszczony w polu nadawcy w liście przewozowym nie staje się stroną umowy przewozu i nie może być uznany za nadawcę przesyłki jedynie na skutek samego jego wskazania w treści listu. Istotne jest, który podmiot faktycznie zawarł umowę z przewoźnikiem, o czym świadczyć będzie umowa przewozu, traktowana w tym wypadku jako dowód przeciwny co do treści listu przewozowego, w rozumieniu art. 9 ust. 1 konwencji CMR. Dowodzenie z treści umowy jest więc dopuszczalne mimo istnienia podpisanego, wiarygodnego listu przewozowego. Analogicznie należy rozpatrywać tego rodzaju błąd w świetle przepisów pr. przew.⁴⁸ Zdarza się również, że adres nadawcy jest jednocześnie miejscem załadunku przesyłki i jedynie w takim przypadku list przewozowy będzie poprawnie wypełniony.

Podsumowanie

Zakres problematyki związanej z listem przewozowym w krajowych i międzynarodowych przewozach drogowych rzeczy jest bardzo obszerny. Przepisy przewozowe nie wprowadzają żadnych ograniczeń co do dodatkowych treści wpisywanych

⁴⁷ II CKN 415/01, Legalis.

⁴⁸ D. Dąbrowski, w: D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesółowski, *Prawo przewozowe...*, s. 192.

do listu przewozowego. Informacje te powinny być jednak podane zgodnie ze stanem faktycznym, a ewentualne niedokładności lub nieprawidłowe dane wprowadzone do treści listu przewozowego przez nadawcę mogą skutkować powstaniem odpowiedzialności odszkodowawczej wynikającej z art. 72 pkt 1 PrPrzew⁴⁹. Nie ulega wątpliwości, że niezwykle istotne jest obranie jednolitego kierunku interpretacyjnego przepisów dotyczących tego ważnego dokumentu w procesie transportowym. Warto rozważyć stworzenie jednolitego wzoru krajowego listu przewozowego, spełniającego wszystkie wymagane ustawowo wymogi, podobnie jak zostało to zrobione w odniesieniu do przewozów międzynarodowych. Takie rozwiązanie z pewnością ułatwiłoby poprawne wypełnianie listu przewozowego. Mając na uwadze jego wielofunkcyjny charakter, wynikający z przepisów, dokument ten – mimo że nie jest papierem wartościowym – jest jedynym dokumentem podczas przewozu drogowego rzeczy, którego wartość jest nieoceniona szczególnie w przypadku, gdy podczas transportu dojdzie do powstania szkody.

Bibliografia

- Ambrożuk D., Dąbrowski D., Garnowski K., Wesołowski K., *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim. Stan obecny i kierunki zmian*, Warszawa 2020.
- Ambrożuk D., *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2011.
- Dąbrowski D., [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2014.
- Dąbrowski D., [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)*, Warszawa 2015.
- Górski W., *Umowa przewozu*, Warszawa 1976.
- Górski W., Mendyk E., *Prawo transportu lądowego*, Warszawa 2005.
- Górski W., Wesołowski K., *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji*, Warszawa 2006.
- Ogiegło L., [w:] K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Tom II, Art. 450–1088, Warszawa 2018.
- Ogiegło L., [w:] W. Popiołek (red.), *System prawa handlowego. Tom 9. Międzynarodowe prawo handlowe*, Warszawa 2013.
- Sadomski J., [w:] T. Szanciło (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom I. Art. 1–505³⁹*, Warszawa 2019.
- Stec M., [w:] M. Stec (red.), *System Prawa Handlowego. Tom 5. Prawo umów handlowych*, Warszawa 2017.

⁴⁹ T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008, Legalis, art. 72, Nb 1.

- Szanciło T., *Forma zawarcia umowy przewozu na tle form zawierania umów*, PPH 2013, Nr 4.
- Szanciło T., *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013.
- Szanciło T., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008.
- Walczak R., *Międzynarodowy przewóz drogowy towarów*, Warszawa 2006.
- Wesołowski K., *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013.