

Bogdan Klepacki, Bożena Sabak  
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

## Dokumentacja w międzynarodowym transporcie drogowym

Każda dziedzina działalności gospodarczej odbywa się w ramach określonych przepisów prawnych. Dzięki temu, podmioty gospodarcze mogą bezpiecznie działać w określonych, zdefiniowanych ramach. Wykładnią przepisów są zestawy dokumentów, które określają prawa i obowiązki zainteresowanych stron. Jedną z dziedzin działalności gospodarczej jest transport, który odbywa się na podstawie odpowiednich dokumentów, opracowanych w oparciu o specyfikę działalności w ramach obowiązującego prawa krajowego i międzynarodowego. W artykule dokonano próby przybliżenia problematyki prawnej, spotykanej przy tworzeniu niezbędnych dokumentów przewozowych.

Pierwszym dokumentem powstającym w procesie transportowym jest umowa zawierana pomiędzy nadawcą przesyłki a przewoźnikiem. Zleceniodawca jest zobowiązany podać przewoźnikowi swój adres, adres odbiorcy, miejsce przeznaczenia oraz oznaczenie przesyłki według rodzaju, ilości i sposobu pakowania. Od 1994 roku umowa posiada moc prawną bez potrzeby umocnienia aktem o charakterze rzeczowym czyli fizycznym przekazaniem przesyłki oraz towarzyszących jej dokumentów. Nowelizacja tego elementu w prawie przewozowym (Dz.U. 1984 nr 53 poz. 272) sprawia, że umowa przewozu jest umową o charakterze konsensualnym. Taki stan prawny chroni interesy obu zainteresowanych stron. Przewoźnik ma pewność, że po podstawieniu samochodu po przesyłkę, faktycznie ją otrzyma, a w przypadku niemożności wydania towaru będzie mógł ubiegać się o rekompensatę za poniesione już koszty i utracone potencjalne zyski. Zleceniodawca zaś posiada gwarancję, że w ustalonym czasie towar zostanie odebrany. W przeciwnym przypadku i on posiada prawną podstawę do złożenia reklamacji i ubiegania się o odszkodowanie.

Prawo przewozowe nie wymaga, aby umowa posiadała określoną kwalifikowaną formę. Zatem może zostać zawarta w dowolny sposób, akceptowalny przez obie zainteresowane strony. Odejście od realnego charakteru było już wcześniej notowane, zwłaszcza w transporcie samochodowym. Spowodowane jest to częstością i masowością zawierania tego typu umów. Obecnie najczęściej spotykanym sposobem jej zawarcia jest forma elektroniczna: w postaci informacji przekazanych w treści wiadomości elektronicznej lub w formie dokumentu elektronicznego przesyłanego jako załącznik do wiadomości. Ponadto w relacjach między przewoźnikiem prawnym lub spedytorem a przewoźnikiem faktycznym, strona zlecająca często stosuje następujący zapis w swoich elektronicznych zleceniach: „Brak pisemnej odmowy w ciągu 30 minut oznacza przyjęcie zlecenia do realizacji ze skutkiem zawarcia umowy”. Tylko nieliczni zleceniodawcy proszą o przesłanie zeskanowanego dokumentu zlecenia, opatrzonego podpisem i pieczęcią firmy.

Według Kodeksu Cywilnego, stronami umowy o przewóz są wysyłający oraz przewoźnik. Jednak przepisy k.c. mają zastosowanie, pod warunkiem że dany rodzaj przewozu nie został uregulowany odrębnymi przepisami (art. 775. k.c). Dlatego też, pierwszeństwo zastosowania do przewozów drogowych mają regulacje Ustawy Prawo przewozowe. Wspomniana Ustawa stosuje inną nomenklaturę dla stron umowy, będących dalej konsekwentnie stronami w liście przewozowym: nadawca i przewoźnik. Warto wyjaśnić kim w świetle prawa są oba podmioty. Nadawca, zwany inaczej zleceniodawcą, jest osobą fizyczną lub prawną, posiadającą prawo do dysponowania daną przesyłką wobec drugiej strony umowy. Przepisy bezpośrednio nie definiują kim jest przewoźnik. Jednak w myśl art. 774 Kodeksu Cywilnego „[...] przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy”. W związku z tym omawiana umowa ma charakter kwalifikowany, czyli stroną umowy odpowiedzialną za przewóz może być jedynie przedsiębiorca, który zawodowo (profesjonalnie) zajmuje się prowadzeniem takiej działalności.

Prawodawca poprzez uchwalenie Ustawy Prawo przewozowe, nałożył na nadawcę obowiązek wydania listu przewozowego przewoźnikowi. Pierwotnie, przed rokiem 1984r, Kodeks Cywilny stanowił, że dokument ten wystawia się na żądanie przewoźnika. Zatem, mimo że list przewozowy nie ma charakteru konstytutywnego, czyli razem z faktycznym przekazaniem przesyłki nie stanowi

o zawarciu umowy, to nadal jest dokumentem obligatoryjnym. Na każdą przesyłkę należy wystawić jeden list. Przy czym za przesyłkę uważa się towar przyjęty na podstawie jednego listu przewozowego, nawet jeżeli składa się z wielu fizycznie wyodrębnionych elementów. Taki stan prawny określa art. 35.1. Prawa przewozowego: „Przesyłkę towarową stanowią rzeczy przyjęte do przewozu na podstawie jednego listu przewozowego [...]”. Przedmiotem przewozu rzeczy, mogą być jedynie rzeczy ruchome, wysyłane w opakowaniu bądź luzem, pojedynczo lub w zbiorowych jednostkach ładunkowych. Ustawa wymienia także rzeczy, których przewóz podlega szczególnym warunkom lub bezwzględniemu zakazowi (art. 36.1.). Należy jednak pamiętać, że nie jest to jedyne postanowienie w tej dziedzinie. Zasady przewozu towarów niebezpiecznych są uregulowane obecnie przez ustawy z dnia 28 października 2002 o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 199, poz. 1671 z późn. zm.) oraz najnowsze wydanie ADR 2009 (Dz.U. Nr 27, poz. 162 z 2009 r). Prawo polskie obejmuje także inne akty normatywne czy przepisy wykonawcze określające szczególne warunki przewozu.

Kodeks cywilny określa bardzo wąską listę pozycji, które mają znaleźć się na liście przewozowym i są to te same pozycje, które winny zostać zapisane w umowie: adres wysyłającego, adres odbiorcy, miejsce przeznaczenia, oznaczenie przesyłki. Ponadto k.c. określa, iż list przewozowy wystawia przewoźnikowi wysyłający, który następnie może żądać od przewoźnika wydania odpisu. Przewoźnik natomiast wydaje odbiorcy oryginał listu wraz z przesyłką. Zatem, według Kodeksu w obiegu jest jeden do dwóch egzemplarzy listu. Prawo przewozowe rozszerza listę o kolejne pozycje: określenie placówki przewoźnika zawierającego umowę, wskazówki i oświadczenia wymagane albo dopuszczone zgodnie z przepisami, ze względu na warunki danej umowy lub sposób rozliczeń oraz podaje dokładny, wymagany sposób oznaczenia przesyłki. Według tej ustawy nadawca, który jest obowiązany złożyć podpis na liście, bez potrzeby wysunięcia żądania, otrzymuje jeden egzemplarz listu przewozowego. Drugi egzemplarz towarzyszy przesyłce.

Jednakże, w sposób najszerszy i najpełniejszy list przewozowy opisuje Konwencja o umowie międzynarodowej przewozu drogowego towarów (CMR) podpisana w 1956 roku w Genewie, ratyfikowana w 1962 roku i opublikowana w załączniku do Dz.U. 1956 Nr 49, poz. 238. Konwencja w znaczny sposób rozszerza listę danych, które list przewozowy powinien zawierać (obligatoryjne): miejsce i data wystawienia, miejsce i data załadunku, koszty związane z przewozem, instrukcje niezbędne do załatwienia formalności celnych i innych, oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom niniejszej Konwencji. Ponadto art. 6 ust.2 wymienia informacje, które powinny być zawarte warunkowo (obowiązkowe w określonych przypadkach): zadeklarowana wartość towaru, instrukcje dotyczące ubezpieczenia CARGO, uzgodniony termin, w jakim ma być wykonany transport, wykaz dokumentów wręczonych przewoźnikowi. Konwencja obliguje także do wystawienia większej liczby oryginalnych egzemplarzy listu przewozowego. Pierwszy wręczany jest nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, a trzeci zatrzymuje przewoźnik. Ponadto art. 5 ust. 2 upoważnia nadawcę lub odbiorcę do wymagania większej liczby listów przewozowych, jeżeli wynika to z charakterystyki towarów lub z ilości pojazdów, które będą użyte do wykonania przewozu. Każdy kolejny list przewozowy jest dowodem zawarcia następnej umowy przewozowej. Jednak realia pokazują, że mimo zlecenia przewozu przez przewoźnika głównego innemu przewoźnikowi, wystawiany jest tylko jeden list przewozowy. Ponadto, przewoźnik główny w ogóle nie zostaje wpisany do listu przewozowego.

Ogromne znaczenie dla możliwości składania reklamacji i dochodzenia roszczeń ma nie tylko poprawność w kwestii ilości wystawionych listów przewozowych, ale także poprawność zapisanych w nich danych. Poprawne definiowanie nadawcy następuje w praktyce wiele problemów. O ile oczywiście jest kto jest zleceniodawcą w przypadku umowy przewozu, o tyle informacja ta często nie jest przenoszona na list przewozowy. Typowym błędem dla tego dokumentu jest wpisywanie jako nadawcy podmiotu będącego w faktycznym, fizycznym posiadaniu przesyłki. Jednak nadawcą niekoniecznie musi być prawny właściciel przesyłki, a jedynie podmiot, który posiada do towaru odpowiedni stosunek prawny. W związku z tym, nadawcą może być zarówno wysyłający jak i odbiorca, pośrednik, spedytor czy przewoźnik, który podzlecił transport innemu przewoźnikowi. Istnieje też możliwość przewozu sukcesywnego, czyli transportu, który odbywa się na podstawie jednej umowy przez kolejnych przewoźników. Każdy z tych przewoźników, powinien zostać wpisany do listu przewozowego.

Najważniejszą funkcją jaką pełni list przewozowy jest funkcja dowodowa. Zgodnie z art. 4 CMR list przewozowy jest dowodem zawarcia umowy. Pomimo faktu, że prawodawca pozbawił list przewozowy

formy konstytutywnej, zachował rygor dowodowy dla formy pisemnej tego dokumentu. Brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa na istnienie ani na ważność umowy przewozu. Jednakże konsekwencje wystawienia wadliwego dokumentu mogą być daleko idące dla obu stron umowy. Nadawca odpowiada za koszty i szkody, które mógł ponieść przewoźnik w wyniku podania niepełnych lub nieprawdziwych informacji dotyczących: danych nadawcy i odbiorcy, miejsca i daty załadunku, miejsca przeznaczenia, charakterystyki towaru, niezbędnych instrukcji, wszelkich obowiązkowych informacji w określonych warunkach oraz podanych dodatkowych zaleceń (art. 7 Konwencji). Zatem nadawca ponosi odpowiedzialność za prawie wszystkie dane umieszczone w liście przewozowym poza: datą i miejscem wystawienia dokumentu, danymi przewoźnika, brakiem zamieszczenia oświadczenia o podleganiu przewozu pod przepisy Konwencji. Wadliwość listu przewozowego może powodować problemy z możliwością udowodnienia zaistnienia podstawy prawnej do złożenia reklamacji i uzyskania rekompensaty. Brak wpisu daty i miejsca przyjęcia towaru może powodować problemy z ustaleniem wysokości odszkodowania z tytułu całkowitego lub częściowego zagubienia towaru. Zgodnie z art. 23 Konwencji, wartość zagubionego towaru oblicza się według jego wartości w miejscu i czasie przyjęcia go do przewozu. Ponadto brak samej daty może powodować problemy z ustaleniem czy faktycznie nastąpiło opóźnienie w dostawie towaru. Brak dokładnego opisu przesyłki, uniemożliwia przewoźnikowi sprawdzenie tych danych, co w konsekwencji powoduje jego ekscepcję, czyli zwolnienie się z odpowiedzialności na podstawie art. 17 CMR.

Najczęstszą przyczyną korzystania z art. 17 CMR w procesie odszkodowawczym nadawcy wobec przewoźnika, jest podanie zaniżonej wagi, w skutek czego nastąpiło przeciążenie samochodu i jego uszkodzenie. Za szkody, jakie poniósł przewoźnik z tytułu wadliwego wypełnienia listu przewozowego według art. 7 CMR, nadawca jest obowiązany pokryć cały koszt. Jedynie dowód zawinienia drugiej strony umowy, mógłby zwolnić nadawcę z odpowiedzialności. Należy zauważyć, że nadawca zaniżając wagę działa na swoją szkodę. Zgodnie z art. 23 Konwencji, jeżeli w liście przewozowym nie została zadeklarowana wartość przesyłki, wysokość odszkodowania z tytułu całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru podczas przewozu, nie może przekraczać 8,33 jednostki rachunkowej za każdy kilogram brakującej wagi brutto. Zatem za 1 kilogram utraconej wagi, według średniego kursu SDR ogłoszonego przez NBP na dzień 10 listopada 2011 roku, nadawca może otrzymać maksymalnie 42,018 zł.

List przewozowy stanowi dowód nie tylko zawarcia samej umowy, ale także dowód jej treści. Ze względu na różnorodność informacji zapisywanych w tym dokumencie, możemy wyróżnić kilka grup o różnej mocy dowodowej.

Pierwszą grupę stanowią dane odbiorcy, nadawcy, miejsce załadunku oraz miejsce przeznaczenia. Dane te nie mogą zostać zweryfikowane ani nie mogą być kwestionowane przez przewoźnika. Kolejną grupę stanowią dane podawane przez nadawcę, dotyczące charakterystyki ładunku. W odróżnieniu do pierwszej grupy, te elementy podlegają możliwości sprawdzenia przez przewoźnika, zgodnie z art. 48 Prawa przewozowego. Warto nadmienić, że zgodnie z art. 8 Konwencji przewoźnik jest obowiązany do przeprowadzenia takiej kontroli. Celem sprawdzenia jest stwierdzenie zgodności oświadczenia nadawcy z informacjami zawartymi w liście przewozowym. Kontrola odbywa się w momencie przyjmowania towaru, w obecności nadawcy lub innych osób zaproszonych przez przewoźnika do tej czynności. W momencie wykrycia niezgodności, przewoźnik ma prawo odmówienia przyjęcia towaru. Jeżeli jednak zdecyduje się na wykonanie umówionej usługi przewozu, powinien w swoim interesie wynik takiego sprawdzenia dopisać na liście przewozowym bądź sporządzić odrębny protokół. Przyjęty i poświadczony przez obie strony umowy list przewozowy, bez jakichkolwiek uwag ze strony przewoźnika co do stanu przesyłki, zmniejszających jej wartość czy użyteczność, domniemywa się, że przesyłka została przekazana w należyтым stanie a jej oznaczenie jej zgodne z deklaracją nadawcy (art. 781 § 2 k.c.). Niemniej jednak jest to domniemanie usuwalne. Oznacza to, że mimo przyjęcia i podpisania przez przewoźnika listu przewozowego bez wniesionych przez niego uwag co do stanu faktycznego przesyłki, domniemanie to może zostać obalone poprzez przeprowadzenie stosownego dowodu. Ciężar udowodnienia takiego faktu spoczywa na osobie wywodzącej z niego skutki prawne, czyli w tym przypadku na przewoźniku. (art. 6 k.c.).

List przewozowy stanowi także dowód wywiązania się z umowy przewozu przez przewoźnika. Odbiorca poświadczając na dwóch egzemplarzach (przewoźnika i towarzyszącemu przesyłce) odbiór oraz przyjęcie przesyłki bez zastrzeżeń. Prawo przewozowe przewiduje także możliwość umieszczenia

przez uprawniony do obioru towaru podmiot uwag co do stanu otrzymanej przesyłki. Mówi o tym art. 76 wymienionej ustawy: „przyjęcie przesyłki przez uprawnionego bez zastrzeżeń powoduje wygaśnięcie roszczeń z tytułu ubytku lub uszkodzenia”. Możliwość wniesienia roszczenia z tytułu pogorszenia się stanu przesyłki podczas przewozu nie wygasa wraz z przyjęciem przesyłki jeżeli szkoda została protokolarnie stwierdzona przez uprawniony podmiot przed przyjęciem przesyłki, zaniechano stwierdzenia ubytku lub uszkodzenia z winy przewoźnika lub stan przesyłki uległ zmianie z powodu umyślnej winy lub rażącego niedbalstwa przewoźnika. Ustawodawca zostawił jeszcze możliwość odbiorcy zgłoszenia zastrzeżeń dla szkód nie dających się zauważyć z zewnątrz. Jeżeli osoba uprawniona w przeciągu 7 dni od daty przyjęcia towaru zauważyła taką szkodę oraz udowodniła, że szkoda powstała między przyjęciem a wydaniem przesyłki przez przewoźnika, ma prawo do dochodzenia roszczeń z tego tytułu. Jeżeli w ciągu 7 dni taka szkoda nie zostanie zgłoszona przewoźnikowi, nie został stworzony protokół ani przy odbiorze nie zgłoszono żadnych zastrzeżeń co do stanu przesyłki, należy przyjąć, że usługa przewozu została należycie wykonana i co za tym idzie przewoźnik wywiązał się z zawartej umowy. Powoduje to powstanie zobowiązania nadawcy wobec przewoźnika do zapłacenia przewoźnego w ustalonej kwocie i terminie.

Kolejną funkcją, po dowodowej, jaką pełni list przewozowy jest to funkcja legitymacyjna. Wiąże się ona głównie z możliwością dysponowania przesyłką i dokonywania zmian w przewozie przez osobę posiadającą ten dokument. Zatem nadawca, składając odpowiednie oświadczenie, może odstąpić od umowy żądając zwrotu przesyłki w miejscu nadania bądź wprowadzić zamiany do umowy (art. 53 pr. przew.). Zgodnie z tym samym przepisem, o ile nadawca nie zastrzegł inaczej w liście przewozowym, zarówno odbiorca jest uprawniony do rozporządzania przesyłką, może zażądać wydania przesyłki w innym miejscu niż to zostało określone w liście przewozowym lub wydania jej innej osobie niż odbiorca wskazany w dokumencie. Przepisy Konwencji w odmienny sposób regulują prawa odbiorcy. Według art. 12 ust.3 odbiorca ma prawo rozporządzać przesyłką jedynie, jeżeli nadawca zapisał tak w liście przewozowym. Wykonanie instrukcji przekazanych przewoźnikowi nie podlega jego uznaniu, lecz jest obligatoryjne. Nie zastosowanie się do tych instrukcji powoduje powstanie szkody wobec nadawcy. List przewozowy pełni funkcje legitymacyjną również na potrzeby przewoźnika, który chce skorzystać z prawa zastawu na przesyłce, zgodnie z art. 57 ust. 2 pr. przew. W tej sytuacji list przewozowy poświadcza, że dany przewoźnik ma prawo do rozporządzania przesyłką i może skorzystać z prawa wykonania tego ograniczonego prawa rzeczowego.

Kolejna funkcja listu przewozowego – informacyjna, jest pełniona poprzez wszelkie dane zawarte w tym dokumencie. Dzięki nim, przewoźnik, odbiorca oraz inne zainteresowane podmioty mogą zapoznać się z podstawowymi założeniami umowy przewozowej lub sprawować kontrolę nad prawidłowością przebiegu procesu transportowego.

Dokument ten ma także na celu umożliwić bezproblemowy przewóz, poprzez zamieszczenie instrukcji dla przewoźnika dotyczących wskazówek co do manipulowania przesyłką czy postępowania w razie powstania przeszkód w przewozie czy wydaniu przesyłki. W ten sposób realizowana jest funkcja instrukcyjna listu przewozowego.

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów w sposób najszerszy i najpełniejszy opisuje, jakie dane winny znaleźć się w liście przewozowym. Na podstawie tej umowy, Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego ( International Road Transport Union) opracowała w 1971 roku wzorec listu przewozowego, składający się z 24 pozycji. Jest on obecnie powszechnie stosowany w praktyce. IRU zwiększyła jednak ilość egzemplarzy listu z trzech wymaganych przez Konwencję do czterech a nawet pięciu, przy czym każdy egzemplarz jest innego koloru oraz w przypadku pierwszych trzech określono dla jakiego podmiotu są przeznaczone. Poszczególne numery drukowane są w blockach, szeregowo na papierze samokopiującym. Ma to na celu wykluczenie rozbieżności pomiędzy kolejnymi egzemplarzami.

Poza listem przewozowym nadawca ma obowiązek dołączyć wszelkie pozostałe dokumenty wymagane przez przepisy szczegółowe m.in. przepisy celne, podatkowe i administracyjne (art. 782 k.c.). W liście przewozowym powinna znaleźć się informacja o załączonych dokumentach. Rodzaj obligatoryjnych dokumentów może wynikać zarówno z przepisów wykonawczych do Ustawy Prawo przewozowe, jak również z przepisów administracyjnych. Dotyczą one przeważnie dokumentacji niezbędnej do wykonania odprawy celnej, świadectwa zdrowia zwierząt, czy też dokumentów

niezbędnych przy przewozie towarów niebezpiecznych. W przypadku braku możliwości przekazania takich dokumentów wraz z przesyłką, nadawca jest zobowiązany zamieścić informację w liście przewozowym o czasie i miejscu ich złożenia (art. 39.1 pr.przew.). Niedołączenie przez nadawcę dokumentów wymaganych przepisami szczegółowymi, zwalania przewoźnika z obowiązku przewozu, jako że stanowi to przykład niezastosowania się strony do przepisów przewozowych (art. 7 poz. 2 pr. przew.).

### **Streszczenie**

W opracowaniu przedstawiono ważniejsze dokumenty stosowane w organizacji i funkcjonowaniu transportu drogowego. Omówiono główne regulacje zawarte w dokumencie Prawo drogowo, a także zaprezentowano Konwencję o umowie międzynarodowej przewozu drogowego towarów (CMR), ja też elementy Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR).

### **Abstract**

In the paper the most important documentation used in organization and functioning of road transportation. There has been presented the law regulation in documents: Road law, international Convention road commodities transportation (CMR) and road of danger commodities transport (ADR).

### **Literatura**

- [1]. Frontczak M. 2011 *Międzynarodowe samochodowe listy przewozowe CMR (cz. 2)*. Logistyka, nr 4, s. 58-59.
- [2]. Górski W., Medyk E. 2005: *Prawo transportu lądowego*. Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- [3]. Górski W., Wesołowski K. 2005 *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny – Prawo przewozowe – CMR*. Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr Sp. Z o.o., Gdańsk.
- [4]. *Kodeks cywilny*. Dz.U. 1964 nr 16 poz. 93 z póź. zmian.
- [5]. Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r.: Dz.U. 1962 nr 49 poz. 238 wraz z załącznikami.
- [6]. Marszałek S. 2007: *Prawo przewozowe i spedycyjne*. Śląska Wyższa Szkoła Zarządzania, Katowice.
- [7]. Stec M. 2009: *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków.
- [8]. Szanciło T. 2008: *Prawo przewozowe. Komentarz*. Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa.
- [9]. *Ustawa – Prawo przewozowe*. Dz.U. 1984 nr 53 poz. 272 z póź. zmian.
- [10]. Włodarska K. 2006: *Umowa drogowego przewozu towarów*. Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa.

