

Rozdział I. Geneza i źródła prawa przewozowego

§ 1. Prawo transportowe a prawo przewozowe

I. Istota transportu i przewozu

Istoty prawa przewozowego nie można rozpatrywać w oderwaniu od pojęcia „transportu”. Bardzo często w języku potocznym przewóz i transport rozumiane są jako synonimy i stosowane są zamiennie. Jednak z punktu widzenia prawa nie można ich traktować w taki sposób.

Do pojęcia transportu można odnieść się z różnych punktów widzenia. Ogólnie można powiedzieć, że pojęcie to może być rozumiane w następujący sposób¹:

- 1) jako dział gospodarki narodowej obejmujący ogół środków i działań związanych z przewozem;
- 2) jako przemieszczanie osób, ładunków, masy lub energii wzdłuż określonej trasy (drogi), najczęściej za pomocą środka transportowego;
- 3) jako zespół osób lub partia przemieszczanych ładunków.

W kontekście niniejszej pracy istotne są dwie pierwsze definicje.

Nie ulega wątpliwości, że transport jest niezwykle ważnym działem gospodarki narodowej, albowiem na nim opiera się cały handel krajowy, jaki i zagraniczny. Jego rola wciąż rośnie, a w szczególności w takim państwie jak Polska, a to w związku z bogaceniem się społeczeństwa, jak również usytuowaniem naszego kraju w centrum Europy. Powoduje to rozbudowywanie się systemu prawnego związanego z transportem. Transport – jako dział gospodarki narodowej – opiera się natomiast na przewozie, a więc przemieszczaniu osób, ładunków, masy lub energii.

W tym miejscu należy dokonać pewnego rozróżnienia związanego z różnymi rozumieniami pojęcia transportu, odnoszącego się do przepisów prawnych regulujących transport jako dział gospodarki i jako przewóz. Przepisy dotyczące całości transportu mają znacznie szerszy zakres (zastosowanie), gdyż obejmują

¹ A. Karwowski (red.), Leksykon PWN, Warszawa 1972, s. 1205.

nie tylko zagadnienia związane *stricto* z przewozem, ale również regulują organizację transportu, w szczególności: infrastrukturę techniczną, środki transportu, uprawnienia do wykonywania czynności przewozowych, podział na poszczególne rodzaje transportu i ich zadania, itd. Często są to normy administracyjnoprawne lub normy prawa międzynarodowego. Oznacza to, że regulują one pewną część gospodarki narodowej. Jest to prawo transportowe. Natomiast prawo przewozowe obejmuje ogół przepisów cywilnoprawnych regulujących przewóz jako czynność faktyczną i umowę, określających stosunek prawny zachodzący pomiędzy przedsiębiorcą świadczącym usługi przewozowe jego klientami. Podstawowe znaczenie ma tu oczywiście umowa przewozu, ale nie należy zapominać również o umowach spedycji, przechowania, składu, najmu, czarteru, itp., które są ściśle powiązane z czynnością faktyczną, jaką jest przewóz. Tak więc prawo przewozowe reguluje stosunki cywilnoprawne, które stanowią podstawę przewozu.

Z powyższego wynika, że pomiędzy prawem transportowym a prawem przewozowym zachodzi stosunek pochłaniania, gdyż prawo transportowe zawiera w sobie prawo przewozowe, które stanowi jego najistotniejszą część. W ogólności można powiedzieć, że prawo transportowe (z wyłączeniem norm prawa cywilnego) stwarza pewne ramy prawne do wykonywania w sposób profesjonalny działalności transportowej, a ściślej – przewozowej. Natomiast sam przewóz na rzecz klientów wynika z zawieranych przez przedsiębiorcę (przewoźnika) umów, często o zróżnicowanym charakterze, tj. łączących w sobie cechy charakterystyczne dla kilku umów cywilnoprawnych wskazanych powyżej.

Nie należy również zapominać, że system transportowy każdego kraju powiązany jest z systemami transportowymi innych państw (co najmniej ościennych), a więc nie stanowi odrębnej i zamkniętej całości. Tak naprawdę cały świat złożony jest z poszczególnych (zwykle regionalnych) sieci transportowych, które w sumie składają się na ogólnoswiatowy system transportowy. Jest to system „naczyni połączonych”, rozpatrywany w skali mikro lub makro. Zatem w działalności gospodarczej w zakresie transportu niezwykle ważne są przepisy prawne regulujące przewóz dotyczący co najmniej dwóch krajów, a więc porozumienia. Są nimi konwencje i różnego rodzaju umowy międzynarodowe, które stanowią część systemu prawa międzynarodowego. Odnoszą się one zarówno do stosunków cywilnoprawnych, jak również do kwestii administracyjnoprawnych, gdyż regulują nie tylko stosunki majątkowe pomiędzy przedsiębiorcami a ich klientami w aspekcie międzynarodowym, ale i zagadnienia związane, np. wymaganiami technicznymi środków transportu, odprawami celnymi, zezwoleniami na przewóz przez państwo i przekraczaniem granic, szlakami komunikacyjnymi, itp. W tym kontekście szczególnie znaczenia nabiera przewóz tranzytowy przez terytorium państw.

Normy prawa międzynarodowego mają niezwykle istotne znaczenie również w związku ze zobowiązaniami międzynarodowymi, np. unijnymi. Objawia się to tym, że państwa członkowskie organizacji międzynarodowej zobowiązane są do przejmowania (inkorporacji) norm ustalonych przez organy takiej organizacji. Taka sytuacja ma miejsce w naszym kraju, co wynika z obowiązku przyjęcia ustawodawstwa unijnego, tzw. *acquis communautaire*.

W tym miejscu należy wskazać, że ujednolicone normy, mające zastosowanie do różnych działów transportu, istnieją jedynie w zakresie prawa cywilnego, a więc odnoszącego się *stricte* do umowy przewozu. Z punktu widzenia zakresu niniejszej rozprawy takie normy są najbardziej interesujące i one będą stanowiły punkt odniesienia dla dalszych rozważań.

II. Rodzaje prawa transportowego

Transport wykonywany jest przy pomocy różnych środków transportu, zatem i prawo transportowe – jako odnoszące się do zróżnicowanych dziedzin – nie jest jednolite. Obejmuje swoim zakresem różne działy (dziedziny) transportu, a jego przepisy znajdują się w kilku odrębnych aktach prawnych. W celu podziału prawa transportowego, wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem jest zastosowanie kryterium rodzaju środka transportowego właściwego dla danego działu transportu. W życiu codziennym w ten właśnie sposób rozróżniamy poszczególne gałęzie transportu. W związku z tym prawo transportowe można podzielić na kilka głównych gałęzi:

- 1) prawo transportu drogowego,
- 2) prawo kolejowe,
- 3) prawo żeglugi śródlądowej,
- 4) prawo morskie,
- 5) prawo lotnicze.

Oczywiście jest to podział podstawowy, najbardziej wyraźny także z punktu widzenia przeciętnego obywatela. Tak wydzielone działy transportu posiadają swoje cechy wyróżniające pod względem organizacyjnym, technicznym i gospodarczym. O ile cel transportu jest taki sam, tj. przewóz, czyli przemieszczenie osób, ładunków, masy lub energii, to środki użyte do jego zrealizowania i koszty są zupełnie inne. Każdy środek transportu musi również spełniać określone wymagania techniczne, aby mógł być użyty do przewozu. Należy zauważyć, że każdy z ww. działów transportu zawiera w sobie transport przy wykorzystaniu różnych środków transportu, często o znaczeniu historycznym lub niewykorzystywany, ale jednak istniejący: transport konny, drezynowy, balonowy, itp. Najczęściej jest

on wykorzystywany w celach turystycznych i pokazowych w miejscowościach wypoczynkowych lub bogatych w zabytki.

Jednak podział transportu zgodnie z kryterium środka transportu nie byłby pełny, gdyż nie pozwala na wyodrębnienie pewnych działów, w przypadku których przewóz odbywa się przy użyciu różnych środków transportu. Przede wszystkim należy wskazać tu na transport miejski (komunalny), którego głównym zadaniem jest przewóz pasażerski, dokonywany przy użyciu autobusów, tramwajów, metra, czy taksówek. Obejmuje on również przewóz rzeczy, głównie taksówkami bagażowymi. Przepisy regulujące tę dziedzinę transportu wchodzi w skład szeroko pojętego prawa transportu drogowego lub kolejowego. Jak stanowią art. 6 ust. 1 oraz art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z 8.3.1990 r. o samorządzie gminnym², do zakresu działania gminy należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów. Do zadań własnych gminy należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy, w tym m.in. w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Należy zwrócić uwagę na zmianę podejścia ustawodawcy do przewozów tramwajowych. Ustawa z 8.1.1951 r. o transporcie drogowym³ zaliczała transport tramwajowy do transportu drogowego, co wynikało z treści art. 1 ust. 1 tej ustawy. Jednak już kolejne ustawy regulujące tą materię swoim zakresem przedmiotowym nie objęły transportu tramwajowego. Podobnie i akty prawne regulujące transport kolejowy nie objęły swoim zakresem transportu tramwajowego, co wynika również z art. 3 pkt 1 ustawy z 28.3.2003 r. o transporcie kolejowym⁴. W związku z tym należy przyjąć, że transport tramwajowy stanowi odrębną gałąź transportu od wszystkich powyższych, ale nie można mówić o prawie tramwajowym, gdyż takowe nie zostało jak dotąd wyodrębnione i się nie wykształciło. Dlatego też do przewozów tramwajowych zastosowanie mają ogólne przepisy Kodeksu cywilnego oraz Prawa przewozowego.

Kolejny dział transportu stanowi tzw. transport kombinowany (inaczej zwany multimodalnym). Jak sama nazwa wskazuje, przewóz odbywa się w tym przypadku przy użyciu kolejno (po sobie) różnych środków transportu. Mamy tu więc do czynienia z taką sytuacją, że proces przewozu podzielony jest na co najmniej dwa etapy (może być ich oczywiście więcej) i w każdym kolejnym etapie środek transportu dotyczy innej dziedziny transportu. Z przewozem multimodalnym mamy do czynienia również w sytuacji, gdy jest kilka etapów przewozu, z których część odbywa się za pośrednictwem tych samych rodzajów środków transportowych, a tylko na jednym etapie wykorzystywany jest inny środek

² T.j. Dz.U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm.

³ Dz.U. Nr 4, poz. 26 ze zm.

⁴ T.j. Dz.U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.

transportowy⁵. Ważne jest bowiem, aby na co najmniej dwóch odcinkach przewóz wykonywany był za pomocą dwóch różnych rodzajów środków transportowych, z tym zastrzeżeniem, że przykładowo samochód osobowy, samochód ciężarowy, czy autobus stanowią jeden rodzaj środka transportowego.

Wątpliwości może budzić również zaliczenie do transportu przewozów pocztowych oraz przewozów masy i energii, o czym będzie mowa szerzej w dalszej części rozdziału. W tym miejscu można jedynie wskazać, że przewozy pocztowe powinny być kwalifikowane jako dział transportu, zaś wydzielenie takich przewozów trzeba uznać za wątpliwe i sztuczne. Natomiast identyczna kwalifikacja przewozów masy i energii nie jest możliwa, jako że jest to uwarunkowane rolą, jaką taki przewóz odgrywa w stosunku do umowy sprzedaży lub dostawy i czy jest z nią nierozzerwalnie związany.

§ 2. Geneza i ewolucja prawa przewozowego

I. Uwagi wstępne

Punktem wyjścia dla dalszych rozważań dotyczących przedmiotu niniejszej pracy jest przedstawienie genezy i ewolucji prawa przewozowego oraz nierozzerwalnie z nim związanej – odpowiedzialności przewoźnika za szkody związane z wykonywanym przewozem, w różnych systemach prawnych państw. Ma to o tyle niezwykle ważne znaczenie, że tzw. podbudowa tych systemów w zakresie odpowiedzialności przewoźnika jest wynikiem przede wszystkim rozwiązań antycznych, gdyż właśnie w starożytności można doszukać się pierwszych wzmianek o prawie dotyczącym przewozów. Na tych rozwiązaniach opierały się ustawodawstwa w krajach Europy kontynentalnej w kolejnych wiekach. To prawo rzymskie ukształtowało zasady odpowiedzialności w prawie cywilnym, w tym prawie przewozowym. Jednocześnie, rozwój prawa przewozowego, to w zasadzie rozwój odpowiedzialności przewoźnika z tytułu szkód zaistniałych w trakcie przewozu, gdyż od początku dziejów to był najistotniejszy aspekt transportu towarów i wraz z postępowaniem rozwiązań w tym przedmiocie możemy mówić o rozwoju prawa przewozowego.

Podkreślić należy, że geneza rozwiązań prawnych w zakresie odpowiedzialności przewoźnika uwarunkowana była charakterem dokonywanych w starożytności przewozów. Podstawowe znaczenie miał przewóz morski, który umożliwiał transport znacznej ilości towarów na duże odległości. Natomiast przewóz lądowy, z braku odpowiednich środków transportu, spełniał rolę jedynie pomocni-

⁵ Zob. szerzej *M. Hoeks*, *Multimodal Transport Law*, Breda 2009, s. 117 i n.

czą, wykorzystywany był w zasadzie do transportu towarów w niewielkich ilościach (oczywiście w porównaniu z możliwościami, jakie dawał przewóz morski). W związku z tym naturalną kolejną rzeczą było ustalenie zasad przewozu przede wszystkim w stosunku do transportu morskiego, w którym geneza każdej umowy przewozu towarów łączy się z faktem, że właściciel statku nie jest zarazem właścicielem przewożonego ładunku – dopiero w takim układzie pojawiają się strony przyszłej umowy. Zarazem pojawia się i drugi moment – przewóz odbywa się za wynagrodzeniem, a więc jest to przewóz odpłatny. Dalsze istotne okoliczności, które miały i mają nadal swój wpływ na kształt umowy przewozu, to ilość towaru należącego do jednego kupca na statku i ewentualna obecność tego kupca na statku. Kupiec, który towarzyszył na statku swojemu towarowi, nie był uważany za pasażera, nie płacił nic za przewóz własnej osoby⁶. Tak więc dopiero, gdy pojawili się chętni na usługi transportu, zaczęły wykształcać się zasady odnoszące się zarówno do przewozu towaru, jak i osób.

II. Rozwój prawa przewozowego

1. Prawo przewozowe w prawie rzymskim

Pierwsze znane regulacje dotyczące przewozów zawarte były w prawie rzymskim, którego przepisy zostały następnie przejęte (z pewnymi zmianami) przez starożytnych Rzymian. Wyspa Rodos była w starożytności poważnym ośrodkiem żeglugi i handlu, jednakże zasady dotyczące transportu towarów – ze względu na wyspiarski charakter – odnosiły się wyłącznie do przewozu morskiego. Koncepcja prawa rzymskiego opierała się na tym, że osoba ładująca towar przejmowała w swą dyspozycję statek i sama ponosiła ryzyko przewozu. Nie przysługiwał jej regres w stosunku do właściciela statku, gdyż sama powinna sprawdzić zdolność żeglugową statku i jego przystosowanie do podróży morskiej. Osoby zatrudnione na statku odpowiadały wraz z patronem wobec załadowcy za zwinione przez nich szkody w towarze⁷. W myśl rzymskiego prawa o zrzucie morskim (*lex Rhodia de iactu*), jeżeli w celu uniknięcia niebezpieczeństwa zatonięcia statku (np. w czasie burzy) wyrzucono w trakcie podróży ładunek albo wyposażenie statku do morza, należało wynikłe z tego tytułu straty rozdzielić proporcjonalnie pomiędzy właścicieli ładunków i przewoźnika (*exercitor navis*). Natomiast w prawie rzymskim rozwiązania te uzyskały ramy instytucjonalne, gdyż właściciele, których towary wyrzucono, mogli za pomocą *actio locati* dochodzić swojej straty

⁶ S. Matysik, *Prawo morskie. Zarys systemu*, t. II, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1973, s. 10.

⁷ J.T. Hołowiński, *Umowa o przewóz ładunku drogą morską. Istota i charakter prawny*, Gdynia 1964, s. 13–14.

od przewoźnika, który z kolei w drodze *actio conducti* mógł dochodzić od właścicieli ładunków, które ocalały, stosunkowego wynagrodzenia szkody. Z tego tytułu przewoźnikowi przysługiwało prawo zatrzymania towarów (*ius retentionis*)⁸. W ten sposób mieliśmy tu do czynienia niejako ze wzajemnym zabezpieczeniem przed „niebezpieczeństwami” morza. Zasady partycypowania w rekompensacie szkody były w tym prawie dokładnie określone, a wszystko to znajdowało wyjaśnienie w sytuacji, w jakiej w ówczesnych czasach znajdował się handel i żegluga morska⁹. Były to pierwsze znane i potwierdzone zasady odnoszące się do odpowiedzialności przewoźnika, które z biegiem lat ewoluowały.

W literaturze bezsporny jest pogląd, że prawne uregulowanie stosunków przewozowych w prawie rzymskim nie stanowiło wyodrębnionej umowy, ale mieściło się w kontrakcie *locatio conductio operis*¹⁰, czyli „najmie dzieła”. W tej odmianie kontraktu najmu wykonawca (*conductor*) zobowiązywał się wykonać dla zamawiającego (*locator*) określone dzieło (*opus*), a zamawiający zobowiązywał się wzajemnie do zapłacenia mu umówionego wynagrodzenia. Była to więc forma korzystania z cudzej pracy, ale chodziło tutaj nie o ilość pracy, ale o jej efekt końcowy. Jednakże dzieło nie stanowiło jedyne punktu wyjściowego do oceny prawnej stosunków związanych z przewozem, a stosunki te od samego początku były tak zróżnicowane, że nie można ich było zacieśnić do jednego typu powództwa¹¹.

Generalnie można powiedzieć, że w okresie przedklasycznym w prawie rzymskim przy wynajęciu całego statku zastosowanie znajdowały zasady *locatio conductio navis*. Najmobioreca (*conductor*) opierał swoje pretensje za zaginięcie ładunku w transporcie na *actio conducti*. Przy przewozie ładunku statkiem (bez jego wynajmowania) chodziło o *locatio conductio operis*, a osobie powierzającej (*locator*) przysługiwało w razie zaginięcia ładunku *actio locati*. Na obu tych podstawach przewoźnik odpowiadał za *omnis culpa*, co oznaczało znaczne zwiększenie jego odpowiedzialności i zabezpieczenie tym samym interesów właściciela ładunku, którego nie mogły zagwarantować normalne powództwa cy-

⁸ Zob. W. Wołodkiewicz, Prawo rzymskie. Słownik encyklopedyczny, Warszawa 1986, s. 94; W. Osuchowski, Rzymskie prawo prywatne. Zarys wykładu, Warszawa 1981, s. 362–363; K. Kolańczyk, Prawo rzymskie, Warszawa 1999, s. 400.

⁹ Zob. D.K.E. Zachariä von Söngenthal, Geschichte des Griechisch-Römischen Rechts, Berlin 1892, s. 317–318, który dodał, że od czasów cesarza Herakliusza I Cesarstwo Rzymskie było wystawione na ataki Słowian, Saracenów i Normanów, a doszły do tego jeszcze wewnętrzne zamieszki. Z tego powodu handel i żegluga mocno cierpiały, a handlować odważali się jedynie kupcy i kapitanowie statków – na wspólne ryzyko.

¹⁰ Tak np. P. Jöhns, Römisches Privatrecht, Berlin 1935, s. 237–239; W. Osuchowski, Rzymskie prawo, s. 362; K. Kolańczyk, Prawo rzymskie, s. 399.

¹¹ Zob. M. Sośniak, Współczesny charakter umowy przewozu na tle historycznoporównawczym, SI 1991, Nr 3, s. 8.

wilne. Dążono w stosunku do określonych osób, których postępowanie zasługiwało na ujemny osąd społeczny, do zaostrzenia odpowiedzialności – odchodząc od normalnego zakresu odpowiedzialności dłużnika opartej na zasadzie winy – do odpowiedzialności za wszelki przypadek. Nie oznaczało to jednak zerwania z umownymi podstawami stosunku przewozowego, gdyż przewoźnik mógł w ogóle ładunku nie przyjąć. Skoro jednak ładunek przyjął, to za niego odpowiadał¹². Odpowiedzialność przewoźnika nie wynikała więc z odrębnych postanowień i zobowiązań gwarancyjnych, ale z samego faktu przyjęcia ładunku.

Powyższe zasady odnosiły się przede wszystkim do przewozu odpłatnego. Natomiast przy przewozie nieodpłatnym dopuszczalne było powództwo oparte na depozycie, czyli tzw. *actio depositi*¹³. Możliwy więc był wybór podstaw prawnych w tym zakresie, jednakże w dalszych rozważaniach interesować nas będzie w zasadzie tylko przewóz odpłatny.

Wraz ze wzrostem zamożności Rzymian, będących właścicielami towarów, dysproporcja ich sytuacji materialnej i społecznej w stosunku do przewoźników wymuszała na tych ostatnich akceptację rozwiązań zabezpieczających interesy nadawców przesyłek w jeszcze wyższym stopniu. Do tego dochodziło wydłużanie tras transportowych wywołane ekspansją terytorialną Rzymu, co nierozwralnie wiązało się ze wzrostem niebezpieczeństwa transportu. W celu przezwyciężenia niepewności klientów przewoźnicy składali przy zawieraniu kontraktu dodatkowe zobowiązanie gwarancyjne, tzw. *recepta*, w których oświadczali oni, że rzeczy klientów pozostaną w trakcie podróży nietknięte. Oznaczało to w praktyce przejście przez przewoźników ryzyka przewozu. W okresie przedklasycznym obowiązywała interpretacja, że udzielenie tej gwarancji pozwalało na oderwanie kwestii odpowiedzialności przewoźnika za powstałą szkodę od problemu winy. Natomiast w okresie klasycznym jej ostrość została nieco stępiona i sięgała do granic siły wyższej, w konsekwencji czego przewoźnik odpowiadał za zwykły przypadek. Konstrukcja znajdująca wtedy zastosowanie nosiła miano *custodia* i polegała na obowiązku dłużnika, w posiadaniu którego znajdowała się – na mocy istniejącego zobowiązania – rzecz należąca do właściciela, do jej strzeżenia i sprawowania pieczy tak, aby nie dopuścić do kradzieży, zniszczenia czy uszkodzenia, nawet przypadkowego¹⁴. Odpowiedzialność ta miała zatem charakter odpowiedzialności obiektywnej, opartej nie na winie, ale na ryzyku, co miało niezwykle istotny wpływ na zasady odpowiedzialności przewoźnika za szkody powstałe w trakcie przewozu przyjmowane już w czasach nowożytnych. W pra-

¹² M. Sośniak, Prawny kształt usług przewozowych, PPP 1985, Nr 7, s. 12–13.

¹³ G. Diosdi, Contract in Roman Law from the Twelve Tables to the Glossators, Budapest 1981, s. 77.

¹⁴ Zob. M. Stec, Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice, Kraków 1993, s. 26–27.

wie justyniańskim, które miało tendencję do szukania podstaw wszelkiej odpowiedzialności w winie dłużnika, skonstruowano – w miejsce dawnej *custodia* – pojęcie *exectissima diligentia custodiendae rei*, czyli „szczególnej staranności w strzeżeniu rzeczy”¹⁵. Dodać należy, że zaostrzoną odpowiedzialność przewoźników z tytułu *receptum* motywowano nienależytym pełnieniem przez nich przypisywanych im funkcji i wynikających stąd obowiązków. Za zwiększone ryzyko pobierali jednak oni wyższe opłaty¹⁶, aby zrównoważyć ewentualne straty wynikłe w trakcie wykonywania usługi przewozu.

Z upływem czasu praktyka składania zobowiązań gwarancyjnych tak się upowszechniła, że nie było wymagane wyraźne oświadczenie w tym zakresie, a klauzula ta stawała się nierozzerwalną częścią kontraktów. Ostatecznie uważana była za skuteczną od chwili samego załadowania ładunku na środek transportowy, bez względu na fakt wyraźnego jej zastrzeżenia. *Recepta* stanowiły przejaw umów nieformalnych, zwanych w prawie klasycznym *pactami*, a ochraniał je pretor w edyktie, który *Ulpian* określa jako „urządzenie nadzwyczajnej użyteczności”. Stanowiły one rodzaj tzw. *pacta praetoria*, które miały treść bardzo rozmaistą, ale także jedną wspólną właściwość – wszystkie sankcjonowały umowy, w których przyrzeczenie składała tylko jedna strona¹⁷. W istocie edykt pretorski chronił w tym przypadku przede wszystkim interesy klientów przewoźników. Co więcej, edykt ten znajdował również zastosowanie, gdy na pokład wniesiono rzeczy, które nie stanowiły własności podróżującego statkiem, np. rzeczy będące przedmiotem zastawu. Wówczas skarga przysługiwała nie właścicielowi rzeczy (zastawcy), lecz temu, komu przewoźnik zobowiązał się rzecz oddać w nienaruszonym stanie, tj. temu, kto ową rzecz wniósł na pokład (zastawnikowi). Przewoźnik odpowiadał nie tylko za rzeczy przekazane mu do przewiezienia, ale i za rzeczy wniesione na statek, ale mu nieprzekazane. *Exercitor navis* odpowiadał bowiem nie tylko za swoją załogę, ale również za pasażerów, podobnie jak np. właściciel gospody za gości¹⁸.

Można zatem wskazać, że odpowiedzialność w ramach *recepta* charakteryzowała się następującymi cechami:

- 1) nie wynikała z umowy *locatio conductio operis*, ale z dodatkowego zobowiązania przewoźnika na podstawie dodatkowej klauzuli, włączonej z czasem do umowy podstawowej;
- 2) miała charakter umowny (kontraktowy);

¹⁵ Zob. K. Kolańczyk, *Prawo rzymskie*, s. 353–354.

¹⁶ T. Palmirski, *Obligaciones quasi ex delicto. Ze studiów nad źródłami zobowiązań w prawie rzymskim*, Kraków 2004, s. 103.

¹⁷ Zob. K. Kolańczyk, *Prawo rzymskie*, s. 414–416.

¹⁸ T. Palmirski, *Obligaciones*, s. 101.

- 3) gwarancję składała tylko jedna strona dodatkowej klauzuli, a mianowicie przewoźnik, co było zatwierdzane edyktem pretorskim;
- 4) miała charakter obiektywny, nie była oparta na zasadzie winy.

Jak wskazano w literaturze przedmiotu, nie można doszukiwać się pokrewieństwa odpowiedzialności kontraktowej opartej na *custodia*, a więc również w ramach *recepta*, ze współczesną odpowiedzialnością obiektywną dostosowaną do rozmiarów rozwoju technicznego naszych czasów¹⁹. Jednakże, jak zostanie wskazane, w przypadku odpowiedzialności przewoźnika jej ewolucja, jak i aktualne rozwiązania ustawodawcze, wykazują powiązania do rozwiązań starożytnego Rzymu.

2. Prawo przewozowe w prawie germańskim

O ile w basenie Morza Śródziemnego przeważały przewozy mniejszych partii towarów, czyli tzw. drobnicy, to na północy (Morze Bałtyckie) wożono przez stulecia liczne towary masowe, ładunki całostatkowe, np. zboże, sól, drzewo, a później węgiel. W średniowieczu w prawie germańskim w Zwojach Olerońskich z XII w. i kodyfikacji prawa morskiego miasta portowego Visby z XIII w. znalazły się pewne uregulowania odnoszące się wyłącznie do przewozu morskiego, z tym że Zwoje z Oleron powstały na tle przewozu tylko jednego rodzaju ładunku – wina²⁰. Mimo swej kupieckiej dojrzałości i oparcia się o praktykę morskiego obrotu handlowego, zasady olerońskie nie zawierały reguły interpretacyjnej czy też wytlumaczenia istoty i treści umów związanych z przewozem towarów morzem. Pojawił się w nich natomiast nowy termin prawny – frachtowanie, którym było zawierane i dokonywane w celu przewiezienia ładunku między określonymi i umówionymi portami. Jeżeli dany kupiec zafrachtował statek w całości, nie było możliwości załadowania na ten statek towarów innego kupca²¹. Natomiast w kodyfikacji miasta Visby przewidziane były dwie instytucje: frachtowania zwykłego i frachtowania statku na czas. W tym pierwszym przypadku szkody doznane przez statek ponosił armator, chyba że zaszedł przypadek awarii wspólnej, kiedy szkodę rozliczano zgodnie z zasadami awarii wspólnej, zaś w drugim przypadku – szkody w statku ponosił w połowie także frachtujący²².

Prawo niemieckie, które zaczęło wykształcać się w czasach nowożytnych, oparte było na tzw. *Gemeinen Recht*, czyli germańskim prawie powszechnym, a te z kolei wywodziło się przede wszystkim ze starożytnego prawa rzymskiego,

¹⁹ Tak M. Sośniak, *Prawo przewozu lądowego*, Warszawa 1974, s. 116–117.

²⁰ Zob. szerzej S. Matysik, *Prawo morskie*, t. II, s. 10 oraz J.T. Hołowiński, *Przeładunek według czarteru i konosamentu*, Warszawa 1955, s. 29–30.

²¹ Zob. J.T. Hołowiński, *Umowa o przewóz*, s. 19–20.

²² *Ibidem*, s. 22.

recypowanego w wiekach średnich. Jednak początków regulacji prawa przewozu w prawie niemieckim należy doszukiwać się w 1794 r., kiedy to wszedł w życie *Allgemeines Landrecht für die Preussischen Staaten*, czyli Landrecht pruski. Było to olbrzymie dzieło (zawierało ponad 19 000 paragrafów), które odznaczało się małą przejrzystością i niskim poziomem techniki kodyfikacyjnej. Akt ten, oparty w zakresie norm prywatnoprawnych na ww. prawie powszechnym, czyli recypowanym i przystosowanym do feudalnych stosunków prawie rzymskim, był typowym kodeksem okresu przejścia od feudalizmu do kapitalizmu, określanego mianem tzw. drogi pruskiej. W rozwiązaniach szczegółowych częściowo zawierał instytucje uchwalone pod wpływem prądów Oświecenia i prawa natury, jednakże regulował też instytucje na wskroś feudalne, typowe dla społeczeństwa stanowego i pruskiego absolutyzmu policyjnego. W związku z tym już na początku XIX w. – wraz z reformami społecznymi *Steina-Hardenberga* – podstawy Landrehtu uległy załamaniu, a cały zbiór okazał się szybko stracił aktualność, stając się kodyfikacją przestarzałą, która nie odpowiadała potrzebom czasu²³. Tym niemniej należy o nim wspomnieć, gdyż po raz pierwszy w prawie niemieckim w sposób szerszy uregulowana została umowa przewozu – w rozdziale *Vom Bürgerstände*. Rozwiązania w nim zawarte miały zastosowanie nie tylko do transportu morskiego, ale również lądowego. Odpowiedzialność przewoźnika sięgała granic siły wyższej, a więc miała charakter obiektywny²⁴, chociaż nieco inaczej niż rozumiany aktualnie, gdyż oparta była na zasadzie zaniedbania²⁵. Zasada ta polegała na tym, że szkoda poszkodowanego w wyniku zdarzenia była wyrównywana przez sprawcę (przewoźnika), jeżeli wyrządził on szkodę w sposób świadomy lub w wyniku niedbałości, a w szczególności – jeśli naruszył obowiązki ustawowe. Jedynie w sytuacji, gdy szkoda spowodowana została przez samego przewoźnika lub była rezultatem siły wyższej, przewoźnik nie odpowiadał. Nie była to więc „czysta” zasada ryzyka stosowana obecnie w różnych systemach prawnych dla przyjęcia odpowiedzialności dłużnika. Ciężar dowodu spoczywał na poszkodowanym, który musiał przedstawić dowód niebudzący wątpliwości, że pozwany (przewoźnik) rzeczywiście spowodował szkodę. Jeżeli takiego dowodu nie przedstawił, nie otrzymywał żadnej rekompensaty. Dodać należy, że przewoźnik odpowiadał również za szkody wyrządzone przez jego pracowników, co jest rozwiązaniem obecnie przyjmowanym powszechnie, niebudzącym wątpliwości.

Znaczenie Landrehtu było jednak ograniczone nie tylko ze względu na jego niezbyt postępowy charakter, ale także w związku z przepisami patentu publi-

²³ K. Sójka-Zielińska, *Historia prawa*, Warszawa 2001, s. 236.

²⁴ M. Sośniak, *Prawo przewozu*, s. 118.

²⁵ Zob. R. Ogorek, *Untersuchungen zur Entwicklung der Gefährdungshaftung im 19. Jahrhundert*, Köln–Wien 1975, s. 81.

kacyjnego – miał on posiadać charakter posiłkowy (subsydiarny) w stosunku do praw partykularnych obowiązujących w poszczególnych prowincjach państwa pruskiego. Miał on w stosunku do tych praw zająć miejsce dotychczasowych praw posiłkowych, a mianowicie prawa rzymskiego, pospolitego prawa saskiego i „innych posiłkowych praw i ustaw obcych”²⁶.

Istotne zmiany w prawie przewozowym dokonały się w następnym stuleciu, a były one wynikiem przeobrażeń dokonujących się w pierwszej połowie XIX w. Był to okres tworzenia się i systematycznego rozwoju rynku kapitałowego, kształtowania się nowych stosunków produkcji i wyodrębniania się niezależnych profesji w ramach dokonującego się podziału pracy, co doprowadziło m.in. do usamodzielnienia się podmiotów trudniących się działalnością przewozową, dotychczas najczęściej łączących ją z aktywnością handlową. Odnosiło się to wówczas głównie do pierwszych w pełni nowoczesnych przewoźników, jakimi stawały się przedsiębiorstwa kolejowe. Było to możliwe dzięki nie tylko ewolucji stosunków ekonomiczno-społecznych, ale przede wszystkim rozpoczynającej się pierwszej rewolucji naukowo-technicznej, w tym wynalezienia maszyny parowej i wykorzystania jej do napędu pojazdów²⁷. Dopiero w XIX w. przewoźnik zaczął być postrzegany jako samodzielny przedsiębiorca, a w okresach wcześniejszych osoba przewoźnika bardzo często pokrywała się z osobą kupca.

Jednak dopiero 3.11.1838 r. uchwalono w Prusach ustawę *Preussisches Eisenbahngesetz*, zwaną ustawą o odpowiedzialności kolei lub pruską ustawą o kolei. Nastąpiło to zaledwie 4 dni po otwarciu pierwszej w Prusach (ale nie w ogóle w Niemczech) linii kolejowej o długości 34 km. W ustawie tej – podobnie jak w Landrechcie – przewidziana została (w § 25) bezwzględna odpowiedzialność przewoźnika za wszelkie szkody na osobach i rzeczach powstałe w związku z wykonywanym przewozem²⁸. Okoliczności egzoneracyjne, czyli zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności, przewidziane w tej ustawie, obejmowały jedynie dwie sytuacje: winę własną osoby poszkodowanej oraz nieprzewidziany wypadek zewnętrzny, a więc zdarzenie zewnętrzne, którego nie można było przewidzieć i przed skutkami, którego nie można było się uchylić. Była to więc odpowiedzialność o znacznie zaostrzonym charakterze, nawet jak na standardy, które obowiązują w tym przedmiocie w czasach obecnych. O ile kolej wykazała którąś z tych okoliczności, była wolna od odpowiedzialności. Jednocześnie należy wskazać, że przewidziana była łączna odpowiedzialność o charakterze kontraktowym, tj. wobec kontrahenta przewoźnika kolejowego, i charakterze deliktowym, tj. wobec

²⁶ Zob. K. Koranyi, Powszechna historia prawa, Warszawa 1976, s. 270.

²⁷ M. Stec, Odpowiedzialność cywilna, s. 51.

²⁸ Zob. J.G. Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern, Karlsruhe 1966, s. 2003.

osób trzecich, które doznały szkód w wyniku działalności kolei²⁹. Jeżeli chodzi o regulację stosunków pozakontraktowych (deliktowych), to miano na uwadze wówczas przede wszystkim interesy właścicieli terenów, przez które budowano nowe linie kolejowe – wielka własność ziemską uzyskała poważne zabezpieczenie przed rosnącą siłą kapitału przemysłowego³⁰, co dało początek obecnej regulacji odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez przedsiębiorstwo lub zakład albo ruch środków komunikacji wprawianych w ruch (poruszanych) za pomocą sił przyrody. Natomiast w przypadku stosunków kontraktowych przepisy ustawy (a konkretnie § 25) nie były bezwzględnie obowiązujące, tzn. mogły zostać zmienione lub wyłączone w każdym czasie w drodze postanowień umownych. Spowodowało to, że bardzo szybko przedsiębiorstwa transportowe opracowały wewnętrzne regulaminy (*Betriebsreglements*), w których prowadzący takie przedsiębiorstwa przewidywali w szerokim zakresie okoliczności skutkujące uwolnieniem się przewoźnika od odpowiedzialności za zaistniałą szkodę³¹, co w sposób zasadniczy ograniczało znaczenie ustawy i zasad w niej przewidzianych.

Nie należy również zapominać, że już od czasów napoleońskich w Niemczech był podnoszony postulat, głównie przez pozytywistów (*Antoni Thibaut*), unifikacji niemieckiego prawa prywatnego, jednak przeciwstawili się temu przedstawiciele szkoły klasycznej (*Fryderyk Savigny*). Unifikacja postępowała bardzo wolno, ale w wąskich zakresach były widoczne postępy. Jednym z jego przejawów był powszechny niemiecki kodeks handlowy (*Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch*), zwany AHGB, który wszedł w życie w 1861 r. W kodeksie tym uregulowane zostały umowy przewozu: lądowego, śródlądowego i morskiego. Odpowiedzialność przewoźnika przewidziana w tym kodeksie miała charakter obiektywny w granicach siły wyższej³². Należy jednak zauważyć, że normy te miały charakter dyspozytywny, co w sposób istotny podważyło zasadę odpowiedzialności. Inaczej było jedynie w przypadku transportu kolejowego, gdyż w art. 423 tego kodeksu w zakresie przewozu koleją wprowadzony został ustawowy zakaz ograniczania lub wyłączania powyższych zasad odpowiedzialności postanowieniami umownymi³³. Rozwiązanie takie przyjęto w celu ograniczenia, a nawet wyeliminowania praktyki wydawania wewnętrznych regulaminów przez przewoźników, która miała miejsce w okresie stosowania ustawy o odpowiedzialności kolei. W ten sposób zmieniono na korzyść kupców i innych podmiotów korzystających z przewozu kolejowego zasady odpowiedzialności przewoźników. Niemniej nie należy zapominać, że w stosunku do trans-

²⁹ Zob. *M. Stec*, Odpowiedzialność cywilna, s. 51.

³⁰ *M. Sośniak*, Prawo przewozu, s. 118.

³¹ *J.G. Helm*, Haftung, s. 2.

³² Zob. *J. Basedow*, Der Transportvertrag, Tübingen 1987, s. 393.

³³ Zob. *M. Sośniak*, Prawo przewozu, s. 119.

portu kolejowego przewidziano pewne udogodnienia w ten sposób, iż w szeroki sposób określono w kodeksie dwie okoliczności wyłączające odpowiedzialność: wewnętrzną właściwość ładunku oraz nienależyte opakowanie, a ponadto wprowadzono domniemanie, że szkoda powstała z tych przyczyn, jeżeli tylko mogła z nich powstać i nie została wykazana wina kolei³⁴. Jednak dyspozycyjny charakter przepisów spowodował wzrost liczby jednostronnych warunków wyłączających odpowiedzialność przewoźnika w innych gałęziach transportu, w szczególności w transporcie morskim.

W 1897 r. został uchwalony niemiecki kodeks handlowy (*Handelsgesetzbuch*), czyli obowiązujący do dnia dzisiejszego HGB. Stanowił on uzupełnienie niemieckiego kodeksu cywilnego – BGB (*Bürgerliches Gesetzbuch*). W § 429 HGB ustanowiona została zasada domniemania winy przewoźnika, od którego mógł on się uwolnić, jeżeli wykazał, że szkoda wynikała z okoliczności, których nie można było ominąć pomimo dołożenia staranności przewidującego przewoźnika (tzw. wina domniemana)³⁵. Jak wskazuje *J. Basedow*³⁶, zasada winy domniemanej miała swoje podstawy w przesłankach filozoficznych wynikających z idei liberalnych, a także w panującej wówczas w Niemczech filozofii *Kanta*, etyki wolności, woli i winy. Skutkowało to uznaniem odpowiedzialności obiektywnej za sprzeczną z duchem prawa, jak również traktowaniem jej jako wyrazu fałszywie przedstawianej humanistycznej jurysprudencji lub fikcyjnego ustawodawstwa doraźnego, które nie znajdowało miejsca w wielkich kodyfikacjach.

Przepis § 429 odnosił się do transportu lądowego (za wyjątkiem kolejowego) i śródlądowego, natomiast nie miał zastosowania do rodzajów transportu, które podlegały odrębnym regulacjom (rozdziałom), a mianowicie transportu kolejowego i morskiego. O ile jednak w zakresie transportu kolejowego przewidziana została obiektywna odpowiedzialność przewoźnika, to dla transportu morskiego w rozdziale regulującym ten rodzaj przewozu (w § 606) określono odpowiedzialność przewoźnika na zasadzie winy domniemanej. Oczywiście postanowienie to nie miało zastosowania do transportu lotniczego, który w momencie uchwalania kodeksu handlowego nie był jeszcze znany.

W związku z regulacją umowy przewozu w HGB w doktrynie niemieckiej spotkać można stanowisko, że umowę przewozu należy podporządkować umowie o dzieło³⁷. Uzasadnieniem takiego poglądu było, że centrum porozumie-

³⁴ *H. Piekarczyk*, Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w lądowym transporcie towarowym, Warszawa 1977, s. 36–37.

³⁵ Zob. *R. Alff*, Fracht, Lager und Speditionrecht, Neuwied 1986, s. 330; *J. Basedow*, Der Transportvertrag, s. 393.

³⁶ *J. Basedow*, Der Transportvertrag, s. 394.

³⁷ Tak *G. Weber*, Die Unterscheidung von Dienstvertrag und Werkvertrag, München 1977, s. 8–9.

nia stron dotyczy nie samego przemieszczania osób lub rzeczy, ale wyniku tego przemieszczenia i właśnie tej kwestii dotyczą postanowienia ustawowe. Kwestia charakteru prawnego umowy przewozu będzie przedmiotem rozważań w dalszej części pracy.

3. Prawo przewozowe w prawie anglosaskim

Dla Anglii, ze względu na jej położenie, podstawowe znaczenie miał transport morski. Do XVII w. Anglia nie miała własnego oryginalnego prawa morskiego, a umowy frachtowe opierały się do tego czasu na Zwojach Olerońskich. Nie należy zapominać, że był to okres coraz intensywniejszego rozwoju stosunków międzypaństwowych, a jednocześnie gwałtownego wzrostu potęgi morskiej Anglii. Zasady olerońskie w wersji angielskiej zawierały jedynie mniej ważne techniczne uzupełnienia, np. że „kapitan będzie musiał odpowiadać za szkodę, którą wyrządzą towarowi szczyry z powodu braku na statku kota”³⁸.

Początków wyodrębniania się przewoźników jako grupy zawodowej można dopatrywać się w powstaniu kategorii zawodów, jakie pojawiły się w średniowieczu (ok. XIV w.) – tzw. *common callings* (powszechnych profesji). Te kilkadziesiąt zawodów, do których zaliczali się m.in. kupcy, właściciele zajazdów, miało pewne cechy wspólne: po pierwsze nie były wykonywane w sposób sporadyczny i okazjonalny, ale ciągły, a po drugie wymagały pewnej dozy fachowego przygotowania³⁹. Zaliczenie konkretnego zawodu do tej grupy nakładało na osobę go wykonującą szereg szczególnych obowiązków, z których najistotniejszym było przyjęcie bezwzględnej odpowiedzialności za niewykonanie zobowiązania⁴⁰. Z upływem lat nasilały się tendencje do ograniczenia liczby zawodów kwalifikowanych jako *common callings*. Pod koniec XVIII w. należeli do tej kategorii w zasadzie tylko przewoźnicy i właściciele zajazdów, z tym że należy pamiętać, że dotyczyło to przewoźników lądowych.

Natomiast wykonujący pozostałe zawody, zaliczane wcześniej do *common callings*, określani byli jako tzw. *private business*, co pozwalało na wyłączenie w stosunku do nich zaostrzonych zasad odpowiedzialności charakterystycznego dla *common callings*. Spowodowane to było dwoma czynnikami, ściśle się ze sobą łączącymi: rewolucją przemysłową i ideologią liberalizmu gospodarczego. Wyznacznikiem pozycji społecznej stała się zamożność, w związku z czym krępująca dla przedsiębiorców stawała się instytucja *common callings* wraz ze

³⁸ Zob. J.T. Hołowiński, Umowa o przewóz, s. 21.

³⁹ J. Basedow, Common Carriers – Continuity and disintegration in US transportation law, ETL 1983, Nr 18, s. 257–258.

⁴⁰ O.W. Holmes, The Common Law, Boston 1964, s. 142–143.

wszystkimi szczególnymi obowiązkami z niej wynikającymi⁴¹. W zamian zaczęła się wykształcać grupa przedsiębiorców prowadząca stałą działalność na własny rachunek i we własnym imieniu, w celu zaspokajania potrzeb innych osób. Mówiąc językiem dzisiejszym, była to grupa prywatnych przedsiębiorców, z reguły małych i średnich.

W związku z powyższym niezwykle istotnym zagadnieniem jest ustalenie, dlaczego akurat przewoźnicy (zwani *commom carriers*) nie podlegali przemianie w *private business*. W literaturze przedmiotu wskazuje się na trzy przyczyny takiego stanu rzeczy: ekonomiczne, prawne i polityczne, ale podkreśla się, że najistotniejsze znaczenie odegrały przyczyny polityczne⁴². Od XVIII w. w Anglii centrum życia politycznego i społecznego zaczęło skupiać się w miastach, co skutkowało tym, że wielcy właściciele ziemscy, których znaczenie polityczne wzrastało, zamieszkiwali w nich przez coraz dłuższy okres czasu w roku. Nie zmieniało to jednak sytuacji, że całe ich zaplecza gospodarcze, a przede wszystkim źródła dochodów, pozostawało poza miastem – w majątkach ziemskich, oddalonych często znacznie od miasta pobytu. W takiej sytuacji przede wszystkim w interesie właścicieli ziemskich, ale również i bogatego mieszczaństwa, leżało zapewnienie bezpieczeństwa transportu ich samych oraz ich ładunków. Bezwzględna odpowiedzialność za niewykonanie zobowiązania, za co przede wszystkim uważana była utrata przesyłki, pozwalała na dochodzenie roszczeń od przewoźnika podlegającego regułom *common callings*. Dodatkowo interesy tych grup społecznych chronił obowiązek przewozu w sytuacji, gdy kontrahent spełniał wszystkie przewidziane wymogi i chciał nadać przesyłkę⁴³. W takiej sytuacji w stosunku do przewoźników został nałożony zakaz odmowy zawarcia umowy. W przeciwieństwie zatem do przedsiębiorców prywatnych przewoźnicy prowadzili w zasadzie działalność w interesie publicznym, chociaż nie można powiedzieć, aby stali się urzędnikami państwowymi w powszechnym tego słowa znaczeniu. Wydaje się jednak, że sposób prowadzonej przez nich działalności przybliżył ich do tej grupy, stąd nazwa – *commom carriers* (przewoźnicy publiczni).

Na początku XIX w. zaczęły się zmiany w tak wykształconym systemie dokonywania przewozów. Spowodowane one były przemianami gospodarczymi, a w szczególności rozwojem kapitalizmu i wolnego rynku. Sposób prowadzonej działalności przez *common carriers*, jak i zasady ich odpowiedzialności za szkody powstałe podczas transportu, mocno ograniczały swobodę prowadzonej przez nich działalności. W związku z tym próbowali oni ograniczyć, a nawet wyłączyć

⁴¹ Zob. M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna*, s. 29.

⁴² Tak w szczególności O.W. Holmes, *The Common Law*, s. 160; J. Basedow, *Common Carriers*, s. 264.

⁴³ Zob. M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna*, s. 30.

swoją odpowiedzialność albo w drodze zmiany statusu na *private carriers*, albo przez zawieranie szczególnych umów (tzw. *special contracts*) z kontrahentami⁴⁴. Pierwszy sposób polegał na rezygnacji przez przewoźnika ze statusu *common carrier*, w wyniku czego stawał się on *private carrier*, co skutkowało, że nie mając obowiązku świadczenia przewozu, wykonywał usługi na rzecz wybranych wyłącznie przez siebie kontrahentów. W praktyce angielskiej przekształcenie to następowało przez odpowiednie zachowanie się przewoźnika, przejawiającego się przede wszystkim w wyraźnym zanegowaniu i odrzuceniu przez niego cech właściwych *common carriers*, z tym, że o statusie przewoźnika – na podstawie całości kształtu okoliczności konkretnego przypadku – ostatecznie decydował sąd. Na jego decyzję wpływ miały takie czynniki, jak: treść dokumentów przewozowych, treść ogłoszeń umieszczanych w prasie i siedzibie przewoźnika, w tym przede wszystkim zawierających zastrzeżenia o prawie do przyjęcia lub odrzucenia oferty klienta według uznania przewoźnika⁴⁵. Jeżeli przewoźnik stał się już *private carrier*, odpowiadał na zasadzie winy, czyli za winę umyślną i niedbalstwo, ale nie tylko swoje działania lub zaniechania, ale również swoich pracowników⁴⁶. Było to rozwiązanie korzystne dla przewoźnika, gdyż – w przeciwieństwie do odpowiedzialności obiektywnej – w celu zwolnienia się od odpowiedzialności musiał on wykazać jedynie brak winy swojej lub osób, którymi się posługiwał, a więc, że dochował należytej staranności podczas przewozu.

Druga możliwość, czyli zawieranie tzw. *special contracts*, polegała na utrzymaniu przez przewoźnika statusu *common carrier*, ale jednocześnie strony zawierały umowę, która dawała przewagę przewoźnikowi. Związane to było z tym, że przewoźnicy – jako monopolisci w działalności transportowej dużego rozmiaru (np. w transporcie kolejowym) – narzucali kontrahentom korzystne dla siebie postanowienia umowne wyłączającą lub co najmniej ograniczającą odpowiedzialność z tytułu szkód powstałych w trakcie przewozu. Co charakterystyczne, z czasem zaczęło się to odbywać nawet przez wywieszanie takich postanowień umownych w biurach ogłoszeń przewoźników, choć z reguły dotyczyło to określonych rodzajów przesyłek. Jeżeli nadawca przy zawarciu umowy z przewoźnikiem nie zakwestionował w żaden sposób tych postanowień, oznaczało to ich automatyczne włączenie do kontraktu i zastosowanie w stosunku łączącym strony⁴⁷. Mieliśmy tu zatem do czynienia z rozwiązaniem podobnym do stosowanych powszechnie obecnie wzorców umownych, których rozwój nastąpił wraz z masowym rozwojem przewozów.

⁴⁴ Zob. szeroko G. Miller, *Liability in international air transport*, Deventer 1977, s. 52–53.

⁴⁵ M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna*, s. 31.

⁴⁶ G. Miller, *Liability*, s. 53.

⁴⁷ *Ibidem*.