

Anna Rzetelska

UMOWA PRZEWOZU JAKO UMOWA O ŚWIADCZENIE
NA RZECZ OSOBY TRZECIEJ
(ZAGADNIENIA WYBRANE)

Od kilkunastu lat daje się zauważyć większe zainteresowanie nauki polskiej pozycją prawną odbiorcy przesyłki w umowie przewozu¹. Dostrzegając znaczenie opracowań tego zagadnienia na potrzeby praktyki, zgłaszam kilka uwag w zakresie teoretycznego uzasadnienia uprawnień odbiorcy wywodzonych z umowy przewozu². Zmiana unormowania w zakresie stosunków przewozowych skłania dodatkowo do podjęcia tego tematu³. Zagadnienie to uznane zostało w literaturze przedmiotu jako jedno z bardziej skomplikowanych. Umowa przewozu stanowi zazwyczaj ostatni etap wykonania innego zobowiązania, stąd odbiorca przesyłki występuje w podwójnej niejako roli: jest stroną np. umowy sprzedaży lub dostawy, której wykonanie wymaga m. in. przewiezienia rzeczy; jednocześnie odbiorca winien być wyposażony w środki prawne, które pozwolą mu wyegzekwować przesyłkę od przewoźnika. Pozycja prawna odbiorcy jest zatem podwójnie uwarunkowana. Przesądza o niej treść stosunku prawnego łączącego odbiorcę z wysyłającym, z drugiej zaś strony wiele elementów treści umowy przewozu limituje działanie od-

¹ Wyrazem tego kierunku zainteresowań są przede wszystkim prace H. Goika, por. choćby *Umowa przewozu przesyłek w transporcie lądowym jako rodzaj umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej*, Katowice 1975; zob. także A. Rzetelska, *Sytuacja prawna odbiorcy przesyłki — problematyka art. 785 k.c.*, „Studia Prawno-Ekonomiczne” 1980, t. XXIV, s. 85—97.

² Orzecznictwo arbitrażowe dostarcza szeregu przykładów, świadczących o trudnej drodze odbiorców przesyłek w zakresie dochodzenia przysługujących im roszczeń. Ilustrują ten problem, m. in. opracowania Z. Siarkiewicz, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę transportową*, PUG 1986, nr 12, s. 345—351; S. Rybak, *Niektóre problemy odpowiedzialności stron umowy przewozu w świetle prawa przewozowego i dotychczasowego orzecznictwa arbitrażowego*, *ibidem*, s. 337—342.

³ Od dnia 1 VII 1985 r. obowiązuje ustawa z dnia 28 XI 1984 r. Prawo przewozowe, Dz.U. 1984, nr 53, p. 272.

biorcy. W tej prostej, zdawałoby się, zależności skupiają się zasadnicze problemy omawianego zagadnienia.

Umowa przewozu zobowiązuje przewoźnika do przewiezienia rzeczy i wydania jej oznaczonemu odbiorcy. Odbiorca przesyłki nie jest stroną tej umowy. Umowa przewozu uprawnia go jednak m. in. do żądania od przewoźnika spełnienia oznaczonego świadczenia. Powstaje zatem zasadniczy problem konstrukcyjnego uzasadnienia pozycji prawnej odbiorcy przesyłki w umowie przewozu.

Śród teorii wyjaśniających naturę przysługujących praw odbiorcy z umowy przewozu wiele ma już tylko historyczne znaczenie⁴. Niektóre z nich nie były w ogóle broniące na gruncie prawa polskiego⁵. Najszerszą aprobatę uzyskał pogląd, uznający umowę przewozu za umowę o świadczenie na rzecz osoby trzeciej. Argumenty zwolenników tego poglądu wywodzą się z tezy zasadniczej, że odbiorca przesyłki jest osobą trzecią w rozumieniu art. 393 k.c., zaś umowa przewozu zobowiązując przewoźnika do wydania przesyłki odbiorcy zawiera tym samym w swej treści zastrzeżenie świadczenia na rzecz osoby trzeciej.

Stosunkowo jednolite pojęcie umowy przewozu we współczesnych systemach prawnych nie oznacza jedności w kwalifikowaniu umowy przewozu jako umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej. Przyjrzyjmy się zatem historii wykorzystania konstrukcji *pactum in favorem tertii* na potrzeby stosunków przewozowych.

I. UMOWA PRZEWOZU A UMOWA O ŚWIADCZENIE NA RZECZ OSOBY TRZECIEJ W UJĘCIU HISTORYCZNYM I PORÓWNAWCZOPRAWNYM

Prawo rzymskie w zasadzie uniemożliwiało wywodzenie swych praw z treści umów zawieranych przez inne osoby⁶. W istocie stosunku

⁴ Por. np. teorię przystąpienia odbiorcy do umowy przewozu, według której odbiorca składał oświadczenie o przystąpieniu do umowy poprzez wykupienie przewozowego lub wydanie dyspozycji o zmianie miejsca przeznaczenia przesyłki, gdy prawo dyspozycji mu przysługiwało, S. Długosz, *Przepisy szczególne o przewozie kolejowym i samochodowym a kodeks cywilny*, Katowice 1965/66, s. 33—34.

⁵ Np. teoria uznająca umowę przewozu za stosunek prawny trójstronny. Teoria ta ma swych zwolenników wśród przedstawicieli nauki w innych krajach. Por. L. J. de la Morandière, R. Rodière, R. Houin, *Droit commercial et droit fiscal des affaires*, t. II, Paryż 1962, s. 190—191. Szersze grono zwolenników tej teorii prezentuje literatura radziecka. Por. przykładowo, *Radzieckie prawo cywilne*, red. S. N. Bratuś, t. II, Warszawa 1955, s. 148. Podręcznik ten jest także, na s. 163, źródłem informacji o innych ujęciach w doktrynie radzieckiej, przytaczając m. in. pogląd, że zobowiązanie przewozu wynikające z narodowego planu przewozów ZSRR nie jest umową przewozu, lecz jednostronną czynnością prawną.

⁶ R. Taubenschlag, *Rzymskie prawo prywatne*, Warszawa 1969, s. 158 i n.

umownego upatrywali Rzymianie ściśle związanie oznaczonego wierzyciela z oznaczonym dłużnikiem. Tylko stronom umowy przysługiwały zatem chronione uprawnienia oraz środki egzekwowania obowiązków. Rozwój stosunków handlowych skłonił Rzymian w późniejszym okresie do złagodzenia tak rygorystycznej zasady dopuszczając, w wąskim jednakże zakresie, możliwość zastrzeżenia spełnienia świadczenia na rzecz innej niż wierzyciel osoby, jeżeli podyktowane było to odniesieniem korzyści, właśnie przez wierzyciela. Początkowo osobie trzeciej nie przysługiwało roszczenie przeciwko dłużnikowi umowy o spełnienie świadczenia. Wobec wzrastającej z upływem lat liczby wyjątków od zasady *nemo altieri stipulari potest* zaczęto uznawać, iż osobie trzeciej może wyjątkowo przysługiwać skarga skierowana bezpośrednio przeciwko dłużnikowi. Zauważa się we współczesnej literaturze, że pomimo postępującej tendencji prawa rzymskiego do łagodzenia rygoryzmu zasady *nemo altieri stipulari potest* prawo rzymskie nie może być jednak uznawane jako źródło konstrukcji umów na rzecz osoby trzeciej⁷. Tym samym i umowa przewozu w prawie rzymskim nie może być analizowana na tle tej konstrukcji. Uznaje się, że w klasycznym prawie rzymskim *locatio conductio operis* stanowiła typową konstrukcję prawną przewozu⁸.

Recepcja prawa rzymskiego w XVIII i w początkach wieku XIX nie wprowadziła w kodyfikacjach tego okresu istotniejszych zmian w ujmowaniu interesującego nas zagadnienia. Zostały one zapoczątkowane przez wielkie kodyfikacje XIX w. i trwają do chwili obecnej.

Kodeks Napoleona z 1804 stanowi pierwsze zasadnicze źródło zmian w spojrzeniu na zakresloną problematykę. Przede wszystkim uznał on dopuszczalność, aczkolwiek w bardzo wąskim zakresie, umów na rzecz osoby trzeciej. Artykuł 1121 k.c. franc. stanowi, że można w umowie uczynić zastrzeżenie na korzyść beneficjanta, jeżeli jest to warunek umowy zawieranej we własnym interesie bądź darowizna czyniona innej osobie. Zastrzeżenie staje się nieodwołalne, jeżeli osoba trzecia oświadczyła, że chce z niego skorzystać. Przepis ten traktowany jest jako wyjątek od zasad wyrażonych w art. 1165 i 1119 k.c. franc.⁹ W literaturze francuskiej podkreśla się bardzo istotną, twórczą rolę orzecznictwa

A. Kubas, *Umowa na rzecz osoby trzeciej*, Warszawa 1976, s. 12–13; Goik, *op. cit.*, s. 29–32.

⁷ K. Zweigert, H. Kötz, *An Introduction to Comparative Law*, t. II, North Holland 1977, s. 125.

⁸ S. Płodzień, *Lex Rhodia de iactu*, Lublin 1961, s. 121; W. Osuchowski, *Zarys rzymskiego prawa prywatnego*, Warszawa 1971, s. 429.

⁹ Przepisy te stanowią wyraźne nawiązanie do zasad prawa rzymskiego; ich treść jest bowiem następująca: art. 1165 k.c. franc. — umowy wywołują skutek tylko między stronami, nie szkodzą trzeciemu ani nie przynoszą mu korzyści; art. 1119 k.c. franc. — zobowiązać się można w swoim imieniu i tylko dla siebie.

w systematycznym dostosowaniu reguł art. 1121 k.c. franc. do potrzeb praktyki¹⁰. Zapoczątkował ten proces rozwój systemu ubezpieczeń w końcu drugiej połowy XIX w. Rozszerzająca wykładnia, głównie art. 1119 k.c. franc., jednolitą raczej linią doprowadziła do stanu, kiedy zdecydowano się uznać, iż z rzymskiej reguły *altieri stipulari nemo potest* nie zostało już nic¹¹. Dodać należy, iż wysiłek orzecznictwa wspomagany był bardzo wydatnie przez naukę prawa. Doktryna francuska nie ustawała w poszukiwaniach rozwiązań teoretycznych pozwalających uzasadnić konstrukcję umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej, charakter wzajemnych powiązań między zastrzegającym, przyrzekającym i beneficjentem czy naturę nabycia prawa przez beneficjanta.

Zauważyć należy, że w literaturze francuskiej dotyczącej stosunków przewozowych dostrzec można stopniowe, powolne przenikanie teorii powstających na tle interpretacji art. 1119 i 1121 k.c. franc. Proces ten zapoczątkowany w latach trzydziestych naszego stulecia przebiegał z pewną skrytą systematycznością. Ustalenie pewnych zasad ostatecznych w interpretacji umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej niemal jednocześnie zwróciło uwagę, że jest to konstrukcja potrzebna także w umowie przewozu. W literaturze francuskiej pogląd, iż umowa przewozu jest postacią umowy na rzecz osoby trzeciej, ma więc coraz szersze grono swoich zwolenników¹².

Kodeks cywilny niemiecki zawiera stosunkowo obszerną regulację umów na rzecz osoby trzeciej (§ 328—335 k.c. niem.). Przede wszystkim przyjmuje się zasadniczą możliwość takiego ukształtowania treści zobowiązania dłużnika, by ciążył na nim obowiązek spełnienia świadczenia na rzecz wskazanego przez zastrzegającego uprawnionego. Sytuacja dłużnika nie ulega przez to pogorszeniu, może on bowiem podnieść także przeciwko osobie trzeciej zarzuty wynikające z zawartej z zastrzegającym umowy (§ 334 k.c. niem.).

O nabyciu prawa przez osobę trzecią decydują, w braku postanowienia umowy, okoliczności konkretnego stanu oraz cel, dla którego umowa została zawarta (§ 328 k.c. niem.)¹³. Osoba trzecia nie ma obowiązku przyjęcia zastrzeżonej na jej rzecz korzyści (§ 333 k.c. niem.). W tym też znaczeniu podkreśla się trafność zapatrywania wymagającego zgody

¹⁰ M. Planiol, *O zobowiązaniach*, cz. 3, Warszawa 1928, s. 111 i n. A. Weill, *Droit civil, les obligations*, Dalloz 1971, s. 559; ewolucję poglądów doktryny i stanowiska orzecznictwa francuskiego przedstawiono szerzej w: A. Weill, F. Terré, *Droit civil, les obligations*, Dalloz 1980, s. 611 i n.

¹¹ Planiol, *op. cit.*, s. 122; Weill, Terré, *op. cit.*, s. 615.

¹² Weill, *op. cit.*, s. 562; M. Planiol, G. Ripert, *Traité pratique de droit civil français, obligations*, t. VI, Paryż 1952, s. 460; R. Rodière, *Droit commercial*, Sirey 1972, s. 22.

¹³ J. Staudinger, *Kommentar zur Bürgerlichen Gesetzbuch, Recht der Schuld-*

osoby trzeciej na wykorzystanie uczynionego w umowie zastrzeżenia¹⁴. Zwraca się uwagę, że ewolucja poglądów doktryny niemieckiej, przebiegająca zresztą głównie na tle umów ubezpieczenia, zmierzała wyraźnie w kierunku teoretycznego uzasadnienia przysługujących osobie trzeciej roszczeń¹⁵.

Na szczególną uwagę zasługuje także niemieckie prawo transportowe. Zasadnicze postanowienia dotyczące umowy przewozu znajdują się w § 425—452 k.h. niem., zaś reguły szczególne w ustawach regulujących poszczególne gałęzie transportu. Dorobek doktryny niemieckiej na tle ogólnej formuły świadczenia na rzecz osoby trzeciej wykorzystano w pełni w literaturze dotyczącej stosunków przewozowych. Przyjmuje się zatem coraz powszechniej, że umowa przewozu stanowi przykład świadczenia na rzecz uprawnionego odbiorcy (*Empfänger*)¹⁶.

Poświęćmy teraz kilka zdań prawu szwajcarskiemu. Szwajcaria jest pierwszym krajem, który wprowadził ustawową postać umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej. Artykuł 112 pr. oblig. szwajc. z roku 1911 (powtarzając stanowisko regulacji z 1881 r.) przyznaje beneficjentowi samodzielne roszczenie skierowane do dłużnika o spełnienie zastrzeżonego świadczenia. Ma to szczególne znaczenie w uzasadnieniu poglądu o związku tej figury prawnej z umową przewozu¹⁷. W literaturze szwajcarskiej bowiem stosunkowo stanowczo stwierdza się, iż istnienie własnych praw odbiorcy przesyłki można wyjaśnić tylko poprzez argumentację wywiedzioną z umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej, mimo że umowa przewozu bywa uznawana za podrodzaj zlecenia¹⁸.

Aktualne uregulowanie umowy na rzecz osoby trzeciej w prawie austriackim nastąpiło na drodze noweli kodeksu cywilnego w 1916 r. Do tego bowiem czasu przepisy kodeksu były niejasne i stwarzały wiele wątpliwości. Podążając za wzorem prawa niemieckiego oraz wykorzystując dorobek niemieckiej doktryny, opracowano oryginalne rozwiązanie zawarte w formule, że „korzyść osoby trzeciej rządzi się niezależnym prawem”¹⁹. W § 881—882 k.c. austr. dopuszcza się bez ograniczeń zawieranie umów na rzecz osób trzecich²⁰.

verhältnisse, Berlin 1978, s. 10; J. W. Hedemann, *Schuldrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches*, Berlin 1949, s. 63.

¹⁴ Tak głównie L. Enneccerus, H. Lehman, *Recht der Schuldverhältnisse*, Tybinga 1954, s. 142.

¹⁵ Zweigert, Kötz, *op. cit.*, s. 127.

¹⁶ J. Gierke, *Handelsrecht und Schiffahrt*, Berlin 1958, s. 541 i n.

¹⁷ H. Oser, W. Schönenberger, *Kommentar zum Obligationenrecht*, Zurych 1955, s. 1621.

¹⁸ B. von Büren, *Schweizerisches Obligationenrecht*, Zurych 1972, s. 200.

¹⁹ Zweigert, Kötz, *op. cit.*, s. 130.

²⁰ F. Gschnitzer, *Schuldrecht. Besonderer Teil und Schadenersatz*, Wiedeń 1963, s. 60 i n.; H. Kapfer, *ABGB*, Wiedeń 1972, s. 755—759.

Zapatrywania doktryny włoskiej nie są jednoznaczne. Dostrzega się, że prawa odbiorcy wynikające z umowy przewozu są uwarunkowane zobowiązaniami między trzema osobami uczestniczącymi w wykonaniu umowy. Wprowadzenie art. 1689 k.c. wł. stanowi o powstaniu praw odbiorcy bezpośrednio z umowy przewozu, w literaturze wskazuje się na konieczność złożenia przez odbiorcę deklaracji o przystąpieniu do umowy. Jednocześnie prezentowany jest jako słuszny pogląd, iż umowa wysyłającego z przewoźnikiem jest umową na rzecz osoby trzeciej (art. 1411 k.c. wł.).²¹

Konstrukcja umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej występuje także w obowiązującym prawie krajów socjalistycznych (art. 233 k.c. węg., § 50 k.c. czechosł.). Bliżej przedstawimy unormowanie prawa radzieckiego. Artykuł 167 k.c. RFSRR stanowi, że wykonanie umowy na rzecz osoby trzeciej może żądać zarówno strona, która zawarła umowę, jak również osoba trzecia, na rzecz której ma być spełnione świadczenie, o ile co innego nie wynika z ustawy, umowy lub z istoty zobowiązania. Umowa ta charakteryzuje się zatem tym, że osoba trzecia, która nie uczestniczy w umowie ani osobiście, ani przez swego przedstawiciela, nabywa z tej umowy samodzielne prawo. Już w dawniejszej literaturze podkreślono, że w prawie radzieckim umowy na rzecz osoby trzeciej nie mają szerokiego zastosowania²². Także w nowszym piśmiennictwie nie dostrzega się bardziej pogłębionych przejawów zainteresowania formułą tej umowy.

Bardzo obszerne piśmiennictwo radzieckie w zakresie problematyki przewozowej wykazuje na znaczną rozbieżność poglądów w interesującej nas dziedzinie²³. Jednocześnie zauważyć należy, iż większość rozważań radzieckiej nauki dotyczy problemów organizacji transportu oraz sytuacji faktycznej i prawnej przewoźnika. Mniejsze zainteresowanie towarzyszy wątpliwościom, powstającym w związku z charakterem prawnym umowy przewozu. Przyczyn tego upatrywać należy w istnieniu szerokiego bardzo zakresu przewozów obowiązkowych.

Bardzo cenne i wnikliwe rozważania prezentowane są w opracowaniach radzieckiego prawa cywilnego. Dostrzeżono w nich mianowicie, iż jednym z najistotniejszych pytań powstających na tle umowy przewozu rzeczy jest problem sytuacji prawnej odbiorcy przesyłki²⁴. Przyjęto, iż korzystne wyjaśnienie tej kwestii możliwe jest tylko poprzez zastosowanie konstrukcji umowy na rzecz osoby trzeciej (art. 167 k.c. RFSRR).

²¹ *Novissimo Digesto Italiano*, t. XIX, Turyn 1973, s. 579.

²² *Radzieckie prawo cywilne*, t. I, s. 337.

²³ Por. przyp. 5.

²⁴ C. C. Joffe, *Obiazatelstwiennoe prawo*, Moskwa 1975, s. 561.

W prawie radzieckim pogląd ten jest trudny do obrony. Zasadniczym utrudnieniem jest bowiem reguła generalna istniejąca w przepisach szczególnych, głównie kolejowych, nakładająca na odbiorcę obowiązek przyjęcia przesyłki. Tym samym w prawie radzieckim przyjęcie przesyłki uniezależnione zostało od woli osoby trzeciej. Niewątpliwie ostrze tego argumentu krytycznego stępieja fakt, iż w przeważającej ilości wypadków odbiorca jednocześnie musi, ale i chce przyjąć ją jako należne mu świadczenie od wysyłającego. Najbardziej kłopotliwa jest, zdaniem wielu przedstawicieli nauki, kwestia przesyłek błędnie adresowanych. Proponuje się zatem dość skomplikowane postępowanie z udziałem organów administracji transportowej, które doprowadzi do zawarcia nowej umowy przewozu. Odbiorca mylnie adresowanej przesyłki będzie jej stroną, a ustalony adresat właściwy osobą trzecią w rozumieniu art. 167 k.c. RFSRR. Innym rozwiązaniem jest propozycja wywodząca obowiązek przyjęcia przesyłki z umowy łączącej wysyłającego i odbiorcę²⁵.

Przedstawione ujęcie umowy przewozu jako postaci umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej w systemach prawnych niektórych krajów europejskich skłania do sformułowania pewnych refleksji. Nowoczesny kształt umowy przewozu jako samodzielnego stosunku prawnego ustalony został poprzez kodyfikacje XIX w. Ciągły rozwój środków transportu powoduje, iż jest to dziedzina żywa, mająca swą własną ewolucję. Proces coraz bardziej wnikliwego penetrowania zagadnień przewozowych wciągnął w orbitę zainteresowań piśmiennictwa i orzecznictwa stosunkowo młodą historycznie rzecz biorąc, konstrukcję umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej.

Można zauważyć, że szybciej dostrzeżono przydatność tej formuły dla określenia natury umowy przewozu w tych systemach prawnych, w których jednoznacznie przyznano ustawową szeroką dopuszczalność zobowiązań na rzecz osoby trzeciej (k.c. niem. pr. oblig. szwajc.). Pewną ostrożność w prezentowaniu tego poglądu wyczuwa się tam, gdzie zakres świadczeń na rzecz osoby trzeciej podlegał znacznej ewolucji (Francja, Włochy). Dopiero ostatnie lata przyniosły utrwalenie prezentowanego zapatrywania w literaturze francuskiej²⁶.

Jako konsekwencję dostrzeżonej prawidłowości należy podać brak zwolenników omawianego poglądu w systemie prawa angielskiego, gdzie obowiązuje stosunkowo stanowczy zakaz dokonywania czynności prawnych z zastrzeżeniem świadczenia na rzecz osoby trzeciej, choć i tam

²⁵ Przytacza te propozycje O. C. Joffe, *op. cit.*, s. 562. Pogląd uznający umowę przewozu na rzecz osoby trzeciej akceptują też: B. U. Trojgubow, *Transportnoje prawo*, Moskwa 1975, s. 29; *Kommentarij k GK RFSRR*, red. E. A. Flejszyc, O. C. Joffe, Moskwa 1970, s. 240.

²⁶ Weill, Terré, *op. cit.*, s. 617.

zauważyć można łagodne próby formułowania pewnych wyjątków²⁷. Najstosowniejszym zaś podsumowaniem wydaje się być zdanie, że właściwie żaden współczesny system prawa nie może już negować praktycznych korzyści umów na rzecz osoby trzeciej²⁸.

Prawo polskie przejęło myśl o dopuszczalności umownego zobowiązania dłużnika do świadczenia na rzecz osoby trzeciej już w przepisach kodeksu zobowiązań. W świetle art. 92 k.z. przyjęto bez ograniczeń skuteczność umów, mocą których jedna ze stron (przyrzekający) zobowiązywała się wobec drugiej (zastrzegającego), że spełni świadczenie na rzecz osoby trzeciej²⁹. Stwierdzono, iż umowa ta może mieć charakter odpłatny lub darmowy, może być umową wzajemną lub warunkową³⁰. Stanowisko to miało o tyle istotne znaczenie, iż wbrew niezbyt precyzyjnej redakcji art. 92 § 1 k.z. nawiązującej do dorobku orzecznictwa francuskiego na tle art. 1121 k.c. franc., wyrażało myśl, iż zastrzeżenie świadczenia na rzecz osoby trzeciej jest elementem treści umowy zawartej przez strony, a nie wynikiem jednostronnej czynności zastrzegającego³¹. Dla zastrzeżenia świadczenia na rzecz osoby trzeciej kodeks zobowiązań nie wymagał zachowania szczególnej formy. Tym samym zastrzeżenie to mogło być uczynione w formie wymaganej dla danej umowy³². Uzupełnijmy szkic umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej na tle art. 92 k.z. informacją, iż kodeks zobowiązań uregulował niektóre kwestie z nią związane w innych jeszcze przepisach³³.

W toku prac kodyfikacyjnych nad kodeksem cywilnym zdecydowano o konieczności poczynienia niezbędnych zmian redakcyjnych i systematycznych. Zwraca się uwagę, iż redakcja art. 393 k.c. jest bardziej poprawna od obowiązującego poprzednio art. 92 k.z.³⁴ Większa jasność

²⁷ G. Cheshire, C. Fifoot, *The Law of Contract*, Londyn 1969, s. 90—93.

²⁸ Zweigert, Kötz, *op. cit.*, s. 128, Staudinger, *op. cit.*, s. 10.

²⁹ R. Longchamps de Berier, *Zobowiązania*, Poznań 1948, s. 200.

³⁰ L. Domański, *Instytucje kodeksu zobowiązań, część ogólna*, t. I, Warszawa 1936, s. 438.

³¹ Podkreśla to Kubas, *op. cit.*, s. 21.

³² To niezbyt precyzyjne zdanie Domańskiego, *op. cit.*, s. 138, stoi w niejakiej sprzeczności z zapatrywaniem tego autora, iż zastrzeżenie jest jednym z elementów treści umowy, a nie jednostronną czynnością prawną. Jest przecież oczywiste, że skuteczna obrona tego poglądu powinna być wolna od sugestii, że dla samego zastrzeżenia świadczenia na rzecz osoby trzeciej należałoby wymagać jakiejś szczególnej formy.

³³ Np. w art. 354 § 2 k.z. dopuszczono możliwość obciążenia obdarowanego przez darczyńcę obowiązkiem spełnienia oznaczonego świadczenia nakazując jednocześnie, poprzez art. 362 § 4 k.z., uznanie osoby, która miała z tego świadczenia skorzystać, za osobą trzecią w rozumieniu art. 92 k.z.

³⁴ Kubas, *op. cit.*, s. 21.

unormowania obecnego wyraża się przede wszystkim w następujących punktach:

po pierwsze, wyraźnie podkreślono umowny charakter zastrzeżenia świadczenia na rzecz osoby trzeciej;

po drugie, stwierdzono wprost, iż osobie trzeciej przysługuje bezpośrednio do dłużnika roszczenie o spełnienie zastrzeżonego świadczenia,

po trzecie, sformułowano tylko regułę ogólną umowy na rzecz osoby trzeciej z wyłączeniem, poprzez nadanie przepisowi art. 393 k.c. charakteru *iuris dispositivi*, potrzeby zawierania uzupełniających przepisów w części szczególnej kodeksu³⁵.

Względy te nie przekreśliły jednakże możliwości dokonywania twórczej wykładni art. 393 k.c. przez doktrynę prawa i judykaturę.

Szersze spojrzenie na tę problematykę jest w ramach artykułu tak niemożliwe, jak i zbędne. Zasygnalizowane zostaną tylko dwie kwestie o doniosłym znaczeniu dla dalszych rozważań. Po pierwsze, podkreślić należy, że nie istnieje sama w sobie „umowa o świadczenie na rzecz osoby trzeciej”. Obecność zastrzeżenia świadczenia na rzecz innej niż wierzyciel osoby możliwe jest w ramach dowolnej umowy nazwanej lub nienazwanej. Dopuszczalność takiego zastrzeżenia jest więc tylko wyrazem ustalenia jeszcze jednej możliwej formuły prawnej dla stosunków umownych. Powszechnie stwierdza się, że umowa o świadczenie na rzecz osoby trzeciej jest szczególną „figurą prawną” oznaczonego zobowiązania umownego³⁶. O ustanowieniu takiej figury zobowiązania rozstrzygają okoliczności formalne, a nie merytoryczne. Taką strukturę zobowiązania narzucają sobie strony własnym oświadczeniem woli bądź czyni to przepis ustawy. Bez tego elementu formalnego umowa o świadczenie na rzecz osoby trzeciej w ogóle nie powstanie. Wielopłaszczyznowość tej konstrukcji wyraża się więc w tym, że kontury praw i obowiązków wielu osób zakreślone zostaną właśnie przez omawianą „figurę” zobowiązania³⁷.

Po drugie, należy zgłosić wątpliwość co do dyspozytywności wszystkich norm art. 393 k.c.³⁸ Przyznanie przepisowi art. 393 § 2 k.c. charakteru *iuris dispositivi* zdaje się być w zasadniczej sprzeczności z teorią

³⁵ Wyjątek stanowi w zasadzie tylko art. 808 k.c.

³⁶ L. Enneccerus, H. Lehman, *op. cit.*, s. 146; w literaturze polskiej Longchamps de Berier, *op. cit.*, s. 201; W. Czachórski, *Zobowiązania, zarys wykładu*, Warszawa 1968, s. 212; Kubas, *op. cit.*, s. 32 i inni.

³⁷ O podobnych problemach na tle konstrukcji zobowiązania solidarnego B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Wyrządzenie szkody przez kilka osób*, Warszawa 1978, s. 84–87.

³⁸ Dostrzegł to A. Szpunar, recenzja pracy A. Kubasa, *Umowa na rzecz osoby trzeciej*, PiP 1977, nr 3, s. 151.

kreacyjną, wyjaśniającą moment nabycia definitywnego prawa przez osobę trzecią. Oświadczenie osoby trzeciej złożone którejkolwiek ze stron umowy, że chce skorzystać z uczynionego na jej rzecz zastrzeżenia, powinno wytrącać stronom umowy możliwość zmiany lub odwołania zastrzeżenia. Odmienne ujęcie tej kwestii stawia bowiem ogólną formułę *pactum in favorem tertii* w prawie polskim jako wewnętrznie niespójną. Na tle tej samej konstrukcji prawnej nie sposób bowiem przyznać osobie trzeciej roszczenie o spełnienie zastrzeżonego świadczenia i jednocześnie uznawać, że takie roszczenie nie przysługuje wobec odmiennej woli stron umowy.

II. FORMUŁA *PACTUM IN FAVOREM TERTII* W UMOWIE PRZEWOZU

Dotychczasowe uwagi doprowadzają do głównego tematu rozważań. Zasadnicze argumenty skłaniające do uznania umowy przewozu za formułę umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej przedstawiają się następująco. Trzon rozważań zmierza do potwierdzenia tezy, że odbiorca przesyłki jest osobą trzecią w rozumieniu art. 393 k.c. Podkreśla się więc przede wszystkim, że podobnie jak osoba trzecia, odbiorca nie jest stroną umowy³⁹. Spostrzeżenie to sięga głębiej, uwypuklając faktyczną możliwość wystąpienia w ogóle braku wiedzy odbiorcy o fakcie zawarcia oznaczonej umowy. Nie jest to bynajmniej okoliczność pozwalająca dowodzić, iż pozycja prawna odbiorcy od tego właśnie punktu doznaje istotnego osłabienia. Sądzić należy, iż jest wręcz przeciwnie. Płaszczyzną „chroniącą” odbiorcę na tym etapie umowy przewozu jest bowiem podstawowy, niejako „wewnętrzny” stosunek prawny łączący go z wysyłającym. Trwanie tego stosunku postawiło bowiem przed wysyłającym konieczność podjęcia niezbędnych działań, których efektem będzie spełnienie własnego świadczenia w stosunku do oznaczonego odbiorcy. Końcowym etapem tych działań może być, przy braku innych możliwości, zawarcie umowy przewozu zawierającej zastrzeżenie, że powierzony przewoźnikowi przedmiot świadczenia wysyłającego spełniony zostanie na rzecz wskazanego odbiorcy. Obecność tego zastrzeżenia w umowie przewozu stanowi kolejną zbieżność z ogólną formułą zobowiązania przyrzekającego w *pactum in favorem tertii*.

Stosunek zastrzegającego i przyrzekającego (zwany stosunkiem pokrycia) wielokrotnie poddawany był analizie w piśmiennictwie⁴⁰. W ra-

³⁹ Na element ten zwracają uwagę wszyscy przedstawiciele literatury przedmiotu w przedstawionych systemach europejskich.

⁴⁰ Planiol, *op. cit.*, s. 131 i n.; Weill, Terré, *op. cit.*, s. 622; Staudinger, *op. cit.*, s. 12; Kubas, *op. cit.*, s. 112.

mach tego artykułu może być on przedstawiony skrótowo i tylko o tyle, o ile może on oddziaływać na sytuację prawną odbiorcy przesyłki. Trzeba więc zwrócić uwagę na szczególnie ciekawe pytanie o zakres przysługujących zastrzegającemu środków prawnych, zmuszających przyrzekającego do wypełnienia przyrzeczenia. Wachlarz tych środków nie jest zbyt szeroki. Zastrzegający może więc wystąpić z roszczeniem o należną karę umowną, jeżeli w umowie tę sankcję ustalono⁴¹. Przysługuje także zastrzegającemu prawo odstąpienia od umowy. W literaturze francuskiej i niemieckiej podkreśla się dużą skuteczność tego środka oddziaływania na przyrzekającego także w zakresie umownych stosunków przewozowych. Na gruncie prawa polskiego, wobec faktycznego zmonopolizowania transportu przez kilku przewoźników, znaczenie prawa odstąpienia od umowy przewozu jest dużo skromniejsze i w praktyce stosunkowo rzadko jest przez wysyłających realizowane. Zachodzące zmiany w gospodarce powinny obecnie dotknąć i tej sfery. Najbardziej istotne dla pozycji odbiorcy jest trzecie roszczenie zastrzegającego przeciwko przyrzekającemu, a mianowicie roszczenie wysyłającego o wykonanie zaciągniętego zobowiązania. Umowa o świadczenie na rzecz osoby trzeciej charakteryzuje się tym, że przyrzekający zobowiązany jest do spełnienia świadczenia zarówno w stosunku pokrycia (zastrzegający-przyrzekający), jak i na płaszczyźnie stosunku przyrzekający-osoba trzecia. Złożoność natury zobowiązania przyrzekającego nie powinna pozbawiać zastrzegającego roszczenia o jego wykonanie kierowanego przeciwko promitentowi⁴². Roszczenie takie przysługuje także wysyłającemu przeciwko zobowiązanemu przewoźnikowi.

Kolejny argument przemawiający za tożsamością czy jako wolą nie-ktorzy tylko zbieżnością sytuacji prawnej osoby trzeciej i odbiorcy przesyłki w umowie przewozu wywiedziony został ze wspólnego celu obydwu umów, którym jest zrealizowanie elementu korzyści. Zwrócić należy uwagę, że w najnowszym piśmiennictwie podkreśla się trafność myśli wyrażonej w doktrynie niemieckiej, która w efekcie doprowadziła do zmiany zwrotu „na korzyść” na bardziej elastyczne sformułowanie: umowa „na rzecz” osoby trzeciej. Istota zagadnienia tkwi jednak jakby tylko w pobliżu tego rozróżnienia. Chodzi bowiem generalnie o to, by umowa na rzecz osoby trzeciej stwarzała trzeciemu tylko uprawnienie do przyjęcia zastrzeżonego świadczenia, nigdy zaś nie czyniła go do tego zobowiązanym. W prawie polskim, a także w innych, poza ZSRR, systemach prawnych umowa przewozu ukształtowana została jako umowa upraw-

⁴¹ W prawie polskim obowiązują ustawowe stawki kar; ustawa prawo przewozowe wprowadza kary pieniężne, do których nie stosuje się przepisów kodeksu cywilnego o karach umownych (art. 59—61 ustawy).

⁴² Weill, *op. cit.*, s. 568.

niająca. Usługi przewozowe są jednak rodzajowo bliższe sformułowaniu, iż jest to świadczenie „na rzecz” wskazanego odbiorcy.

Najwięcej trudności przysparza uzasadnienie istnienia u odbiorcy nie będącego stroną umowy przewozu bezpośredniego roszczenia przeciwko przewoźnikowi o wydanie przesyłki. Problem jest szerszy niż by się pozornie mogło wydawać. Chodzi przede wszystkim o ustalenie, czy umowa przewozu jest upoważniającą (niewłaściwą) umową na rzecz osoby trzeciej czy też jest postacią uprawniającą (właściwą) umowy na rzecz tej osoby⁴³. Niezwykle cenne są spostrzeżenia uczynione na tle ogólnej formuły *pactum in favorem tertii* w prawie polskim (art. 393 k.c.)⁴⁴. Podniesiono przede wszystkim istnienie różnicy stosunków między wskazanymi odmianami interesującej umowy.

Upoważniająca (niewłaściwa) umowa na rzecz beneficjanta wywołuje skutek słabszy, gdyż zobowiązanie dłużnika do świadczenia na rzecz osoby trzeciej istnieje wyłącznie względem wierzyciela. Beneficjentowi nie przysługuje tym samym w stosunku do dłużnika roszczenie o spełnienie zastrzeżonego świadczenia. Umowa ta stwarza po jej stronie tylko uprawnienie do przyjęcia świadczenia we własnym imieniu. Spełniając je dłużnik uwalnia się z zobowiązania.

Odmienne kształtuje się zakres uprawnień osoby trzeciej wynikający z uprawniającą (właściwą) umowy na jej rzecz. Wynikiem bowiem tej umowy jest powstanie mocniejszego skutku w postaci roszczenia osoby trzeciej o spełnienie zastrzeżonego na jej rzecz świadczenia. Adresatem tego roszczenia jest bezpośrednio przyrzekający.

A. Kubas zwraca uwagę, że konstrukcja przyjęta w prawie polskim w art. 393 k.c. jest przykładem uprawniającą umowy na rzecz osoby trzeciej. Dostrzeżono także powszechną w doktrynie i orzecznictwie jednolitą tendencję, zmierzającą do wzmocnienia stanowiska prawnego osoby trzeciej⁴⁵.

Spróbujmy teraz odnieść te uwagi do przyjętej w prawie polskim formuły umowy przewozu. Z treści art. 786 k.c. zdaje się jednoznacznie

⁴³ Rozróżnienie to wywodzi się z literatury niemieckiej, Enneccerus, Lehman, *op. cit.*, s. 145—146; Staudinger, *op. cit.*, s. 6—9.

⁴⁴ Kunicki, *Umowa o świadczenie na rzecz osoby trzeciej*, Toruń 1969, s. 19; Goik, *op. cit.*, s. 73—75; Kubas, *op. cit.*, s. 33—42.

⁴⁵ Kubas, *op. cit.*, s. 36—38. Orzecznictwo polskie nie dostarcza nazbyt wielu przykładów tej tendencji, ale wymienimy choćby orzeczenie SN z dnia 24 IV 1970, OSPIKA 1971, poz. 205, dotyczące charakteru prawnego umowy ubezpieczenia pracownika od następstw nieszczęśliwych wypadków zawartej przez zakład pracy na rzecz pracownika; także uchwała SN z dnia 6 XI 1976, OSPIKA 1977, nr 11—12, poz. 189, uznająca za umowę o świadczenia na rzecz osoby trzeciej umowę między wykonawcą utworu a zamawiającym, w której zamawiający zobowiązał się do wynagrodzenia autora utworu.

wynikać mocniejsza postać skutku wyodrębnionego z umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej. Odbiorcy przysługuje bowiem w oznaczonym czasie bezpośrednie roszczenie przeciwko przewoźnikowi, a jego treścią jest żądanie wydania przesyłki i listu przewozowego. Pozycja odbiorcy w umowie przewozu nie sprowadza się bynajmniej do bezwolnego dostosowania się do warunków przedstawionych przez przewoźnika. Wyrazem silnej pozycji odbiorcy jest przede wszystkim brak obowiązku przyjęcia przesyłki. Przewoźnikowi nie służą w tym względzie żadne środki przymusu, którymi mógłby oddziaływać na odbiorcę. Temu ostatniemu natomiast przysługują zasadnicze formy ochrony jego prawnych interesów. Zaznaczymy w tym miejscu, że stanowisko ujmujące umowę przewozu jako uprawniającą umowę o świadczenie na rzecz osoby trzeciej wydaje się być w pełni w zgodzie z poglądami prezentowanymi dotychczas w kwestii jej charakteru prawnego. Trudno sobie bowiem wyobrazić, by inną postać mogła przybrać umowa przewozu uznawana za postać umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej, gdy ta ostatnia w prawie polskim jest umową uprawniającą.

Następnym zagadnieniem, które dostarczyło szerokiego materiału do porównań pozycji osoby trzeciej i odbiorcy przesyłki, jest przysparzająca największej trudności w jej teoretycznym uzasadnieniu, kwestia momentu i natury nabycia prawa przez beneficjanta i odbiorcę. Z szeregu prezentowanych w tej materii zapatrywań wskażmy w tym miejscu tylko to, które skutecznie oparło się próbie czasu i aprobowane jest przez doktrynę i orzecznictwo nam współczesne. Teoria ta, zwana kreacyjną, stanowi, że strony powołują w umowie prowizoryczne prawo osoby trzeciej, które stanie się prawem definitywnym z chwilą złożenia przez uprawnionego oświadczenia o chęci skorzystania z uczynionego na jej rzecz zastrzeżenia⁴⁶. Oświadczenie uprawnionego zmienia zatem skuteczność samego prawa, natomiast momentem jego powstawania pozostaje chwila zawarcia umowy. Dopuszczano jednocześnie możliwość odmiennego ukształtowania tego zagadnienia tak przez umowę, jak i przez przepisy szczególne. Przepisy przewozowe wielu systemów prawnych skorzystały z tego przyzwolenia ustalając, iż definitywne prawa odbiorcy oświadczającego chęć przyjęcia przesyłki powstają z chwilą jej nadejścia do miejsca przeznaczenia. Najwyraźniej wynika to z treści § 435 k.h. niem., art. 1689 k.c. włos., art. 785 k.c. Przepis art. 785 k.c. traktowany jest jako ustawowy wyraz chęci odmiennego ukształtowania praw odbiorcy przesyłki w stosunku do modelu z art. 393 § 1 k.c.

Przedstawione dotychczas wspólne elementy określające pozycję prawną beneficjanta w umowie o świadczenie na rzecz osoby trzeciej i pozycję odbiorcy w umowie przewozu można uznać obecnie za akcepto-

⁴¹ Longchamps de Berier, *op. cit.*, s. 201.

wane bez poważniejszych wątpliwości przez przeważającą część piśmienictwa polskiego i obcego. Zwartość poglądu uznającego umowę przewozu za postać *pactum in favorem tertii* wyraźnie załamała się jednak pod ciężarem istnienia należności przewozowych (art. 785 i 786 k.c.). Obowiązek odbiorcy pokrycia kosztów przewoźnika zniechęcił wielu przedstawicieli nauki do aprobowania tego poglądu⁴⁷, innych zaś oddalił w zawile rozważania opatrzone tytułem, iż umowa przewozu jest szczególnym, specyficznym rodzajem lub typem umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej⁴⁸.

Należy podjąć próbę przywrócenia umowy przewozu do klasycznej formuły zobowiązania na rzecz osoby trzeciej. Ponieważ zdaje się to być zadaniem trudnym, przeto rozpoczniemy rozważania od problemu zarzutów przysługujących promitentowi z umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej. We wszystkich podanych we wstępie systemach uznaje się, że przyrzekający, godząc się spełnić świadczenie na rzecz osoby trzeciej, nie powinien znajdować się w położeniu mniej korzystnym od dłużnika, wykonującego zobowiązanie tylko wobec własnego wierzyiciela. Z tej to przyczyny przyrzekający może podnieść także przeciwko osobie trzeciej wszystkie zarzuty wynikające z umowy (tak: § 334 k.c. niem., art. 1413 k.c. włos., art. 393 § 3 k.c. oraz doktryna na tle art. 1121 k.c. franc., art. 112 pr. oblig. szwajc., art. 167 k.c. RFSRR). Przyrzekający może oczywiście wykorzystać zarzuty tylko z tej umowy, w której treści istniało zastrzeżenie świadczenia na rzecz osoby trzeciej⁴⁹. Zwraca się uwagę na znaczną różnorodność ewencji możliwych do wykorzystania przez przyrzekającego. Wspomnijmy tylko o tych, które mogą mieć znaczenie dla dalszych rozważań. Przyrzekający może:

po pierwsze, powstrzymać się ze spełnieniem świadczenia, dopóki zastrzegający nie wykona lub nie zapewni spełnienia własnego świadczenia wzajemnego (art. 490 k.c.);

po drugie, może wstrzymać wykonanie własnego zobowiązania, dopóki osoba trzecia nie spełni czynności, od których strony uzależniły w umowie spełnienie świadczenia.

Zastanówmy się, czy obydwie sytuacje mogą być wykorzystane jako ewencje przewoźnika. Zasadniczym umownym obowiązkiem wysyłającego jest uiszczenie należnego przewoźnikowi wynagrodzenia za podejmowaną usługę. Ustalone taryfy przewozowe pozwalają stosunkowo precyzyjnie ustalić wysokość należności przewoźnika. Praktyka przedsiębiorstw przewozowych jest raczej jednolita i zmierza do prowadzenia

⁴⁷ W. Górski, *Sytuacja prawna odbiorcy przesyłki w świetle przepisów kodeksu cywilnego*, „Studia Prawnicze” 1970, nr 26–27, s. 31–34.

⁴⁸ Goik, *op. cit.*, s. 153 i n.

⁴⁹ Staudinger, *op. cit.*, s. 101–104; Kubas, *op. cit.*, s. 106.

rozliczeń tylko z nadawcą przesyłki. Najwięcej wątpliwości w literaturze powstało więc na tle dodatkowych kosztów przewozu nie objętych wartością ustaloną w chwili wystawienia listu przewozowego.

Wydaje się, że na problem należności przewozowych spojrzeć można w odmienny sposób. Ciążący na wysyłającym obowiązek uiszczenia wynagrodzenia przewoźnika jest, jak myślę, dwoistej natury. Wynika on bowiem z umowy przewozu (stosunek pokrycia), ale jednocześnie stanowiąc wykonanie zobowiązania wobec odbiorcy wpływa ze stosunku waluty (wysyłający-odbiorca). Znamienne, iż takąż dwoistą naturę wykazuje wzajemne świadczenie przewoźnika. Jest ono bowiem jednoczesnym wykonaniem jego zobowiązania jako przyrzekającego (stosunek pokrycia) oraz wykonaniem zobowiązania zastrzegającego nadawcy wobec odbiorcy (stosunek waluty).

Odmienne oceniać należy obowiązek uiszczenia opłat przewozowych ciążący na odbiorcy przesyłki. Dopuszczalny jest przecież taki rozkład wzajemnych praw i obowiązków stron umowy sprzedaży, dostawy lub innej, z którego właśnie odbiorca przesyłki weźmie na siebie ciężar kosztów związanych z jej dostarczeniem. Wolą stron tego stosunku prawnego problem każdych kosztów przewozu może być ukształtowany nader różnorodnie. Zobowiązanie się zatem w stosunku waluty do przejęcia na siebie opłat za przewóz pozwala stwierdzić, iż źródłem tego obowiązku jest nie umowa przewozu, lecz ta, która wiąże go z wysyłającym. Niedopuszczalne jest bowiem, by mógł ustanowić ten obowiązek odbiorcy sam wysyłający w umowie z przewoźnikiem. Tym samym można by dalej uznać, że dla istnienia omawianego obowiązku bez znaczenia jest to czy dotyczy on głównych czy też uzupełniających należności przewozowych. Decydującą rolę odgrywałaby w tym zakresie treść umowy odbiorcy z nadawcą przesyłki.

Powstaje wobec tego pytanie, jak określić obowiązek zaspokojenia przewoźnika wobec braku jakichkolwiek rozstrzygnięć między wysyłającym a odbiorcą. Nie można, jak sądzę, zastosować do tej sytuacji analogicznej propozycji. Nawet najszersze ujęcie współdziałania dłużnika i wierzyciela przy wykonywaniu zobowiązania (art. 354 k.c. lub 386 k.c.) nie pozwala na skonstruowanie tego obowiązku⁵⁰. Także i tutaj główne opłaty przewozowe wniesione zostaną przez wysyłającego. I tylko w razie powstania innych jeszcze kosztów, wyjątkowych w praktyce, istnieje, jak się zdaje, możliwość stosowania *ex lege* umowy przewozu jako źródła obowiązku uregulowania opłat przewozowych przez odbiorcę przesyłki. Także i tutaj przysługuje odbiorcy wstrzymanie się ze złożeniem oświadczenia o przyjęciu przesyłki do czasu uiszczenia pełni opłat prze-

⁵⁰ J. Trojanek, *Zasada współpracy i wzajemnej pomocy w stosunkach obrotu społecznego* (art. 386 k.c.), Poznań 1968.

wozowych przez wysyłającego. Z drugiej zaś strony formuła *pactum in favorem tertii* nie sprzeciwia się dopuszczalności wymagania od osoby trzeciej takich zachowań, które umożliwią przyrzekającemu spełnienie świadczenia. Jest to szczególnie częste przy zobowiązaniach z umów wzajemnych. Przypomnijmy jeszcze, że na gruncie klasycznej umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej pozwolono przyrzekającemu na skorzystanie z ekscypcji w postaci powstrzymania się ze spełnieniem własnego świadczenia do czasu uzyskania świadczenia wzajemnego.

Proponowane ujęcie charakteru obowiązku zaspokojenia przewoźnika zdaje się nie popadać w sprzeczności tak z istotą umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej, jak i umowy przewozu. Jest jednocześnie szansą zmniejszenia znaczenia tak często podnoszonej w literaturze „specyfiki” umowy przewozu. Pojemność formuły art. 393 k.c. wchłonie bowiem, jak sądzić należy, wiele jeszcze wątpliwości powstałych na tle umowy przewozu.

Wpłynęło

do Redakcji Naukowo-Dydaktycznej
„Folia iuridica” w 1988 r.

Katedra Prawa Gospodarczego
i Handlowego

Anna Rzetelska

CONTRAT DE TRANSPORT EN TANT QUE STIPULATION POUR AUTRUI (PROBLÈMES CHOISIS)

Le destinataire de l'envoi n'est pas partie du contrat de transport. La justification du bien fondé des droits du destinataire provenant du contrat de transport est possible par voie de la construction de stipulation pour autrui. Cette opinion, présentée par la littérature juridique de plusieurs pays, régit aussi dans la littérature polonaise. L'analyse de l'article 393 du C.c. faite à la base des études comparatives nous amène à caractériser la situation juridique d'un tiers dans le *pactum in favorem tertii*.

Les constatations basées sur la teneur de la réglementation du contrat de transport nous ont ensuite permis de démontrer la situation juridique du destinataire. Toutefois cette question ne doit pas être traitée uniquement du point de vue des relations juridiques de transport. En effet la position juridique du destinataire est doublement conditionnée, elle est aussi déterminée par la teneur des relations juridiques qui unissent le destinataire et l'expéditeur.

Une connaissance de ces stipulations permet de considérer le destinataire comme un tiers selon l'article 393 du C.c. ainsi que le contrat de transport comme une forme d'engagement pareille à une stipulation pour autrui. Il est de même lorsque le destinataire aurait réglé les frais de transport. Il est évident que c'est un devoir dont le destinataire peut se charger par le contrat avec l'expéditeur et non pas un devoir déterminé par le contrat de transport.