

Bolesław Kurzępa

Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 13 września 1985 r., II KZ 125

Palestra 31/2(350), 128-131

1987

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

2.

GŁOSA

do postanowienia Sądu Najwyższego
z dnia 13 września 1985 r.

II KZ 125/85 *

Teza glosowanego postanowienia ma brzmienie następujące:

Za przewoźnika w rozumieniu art. 9 i 10 ustawy z dnia 10 maja 1985 r. o szczególnej odpowiedzialności karnej (Dz. U. Nr 23, poz. 101) uznać należy jednostkę gospodarki uspołecznionej, której zasadniczym celem działania lub jedną z podstawowych funkcji jest uprawianie działalności przewozowej mienia w sposób stały i zarobkowy środkami transportu kolejowego, samochodowego, lotniczego, żeglugi morskiej lub śródlądowej na podstawie aktu prawnego albo zezwolenia mającego charakter decyzji administracyjnej.

1. Powyższe rozstrzygnięcie Sądu Najwyższego zasługuje na pełną aprobatę.

Ustawa z dnia 10 maja 1985 r. o szczególnej odpowiedzialności karnej (zwana dalej w skrócie „ustawą”) wyodrębniła w art. 9 i 10 z przestępstw przeciwko mieniu społecznemu mienie przewoźnika będącego jednostką gospodarki uspołecznionej i zamachy na nie

potraktowała jako szczególnie kwalifikowane typy rodzajowe przestępstw.¹

Rzecz jasna, zabieg ten nie stworzył nowych typów przestępstw,² a tylko wprowadził surowszą sankcję w razie działań sprawców wyczerpujących znamiona przestępstw z art. 199, 200, 208 k.k., w których zindywidualizowanym przedmiotem zamachu jest mienie uspołecznionego przewoźnika lub mienie powierzone takiemu przewoźnikowi do przewozu.

W obu omawianych przepisach ustawy użyto pojęć: „mienie przewoźnika” i „przewoźnik”, nie wyjaśniając jednak ich znaczenia. Również przepisy kodeksu karnego lub innego aktu prawnego z zakresu prawa karnego nie zawierają definicji obu tych znamion. Tak więc ciężar ich interpretacji spoczął z konieczności na judykaturze.

W uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 28 kwietnia 1986 r. IV KZP 1/86³ Sąd Najwyższy stwierdził, że „mieniem przewoźnika w rozumieniu przepisów art. 9 i 10 ustawy z dnia 10 maja 1985 r. o szczególnej odpowiedzialności

* Tekst orzeczenia opublikowano w OSNKW 1986, nr 3—4, poz. 28.

¹ J. Waszczyński: Ostatnie zmiany w prawie karnym, „Palestra” 1985, nr 10, s. 31.

² A. Tobis: Materialnoprawne przepisy ustawy z dnia 10 maja 1985 r. o szczególnej odpowiedzialności karnej, „Nowe Prawo”, nr 11—12, s. 47.

³ OSN PG 1986, z. 7, poz. 98.

karnej (Dz. U. Nr 23, poz. 101) jest mienie będące przedmiotem przewozu, a także urządzenia techniczne służące bezpośrednio przewozowi”.

Pogląd ten jest słuszny, gdyż zgodnie z intencjami ustawodawcy zwięźa on pojęcie „mienie przewoźnika” do rozsądnych rozmiarów, nie powodując jednocześnie objęcia surowszą sankcją przewidzianą w art. 9 i 10 ustawy wszystkich wypadków zagarnięcia składników majątkowych należących do uspołecznionych przewoźników.⁴

2. Nieco innym problemem jest określenie desygnatu nazwy „przewoźnik”. Nie da się tego uczynić na gruncie prawa karnego, a tylko przez posłużenie się przepisami prawa cywilnego i administracyjnego.⁵

Ogólne pojęcie umowy przewozu zawiera art. 774 k.c. Z przepisu tego wynika, że przewoźnikiem jest przedsiębiorstwo świadczące w sposób stały i za wynagrodzeniem usługi przewozu osób lub rzeczy. Definicja ta odnosi się — rzecz jasna — zarówno do osób fizycznych jak i osób prawnych, zajmujących się przewozem.

W art. 9 i 10 ustawy mowa jest jedynie o przewoźnikach będących jednostkami gospodarki uspołecznionej,⁶ a więc w ujęciu o wiele węższym. Wśród tych ostatnich wy-

różnia się trzy grupy przewoźników:

- przedsiębiorstwa powołane do świadczenia usług transportowych na podstawie specjalnych ustaw, jak np. Polskie Koleje Państwowe, Polskie Linie Lotnicze „Lot”, Polska Poczta, Telegraf i Telefon, Polskie Linie Oceaniczne, Polska Żegluga Morska, Żegluga Szczecińska, Żegluga Gdańska,
- przedsiębiorstwa transportowe działające na podstawie przepisów ustawy o przedsiębiorstwach państwowych,⁷ jak np. Państwowa Komunikacja Samochodowa,
- przedsiębiorstwa transportowe działające na podstawie specjalnego zezwolenia właściwego do spraw komunikacji organu administracji państwowej stopnia wojewódzkiego, które to zezwolenie ma charakter decyzji administracyjnej,⁸ jak np. „Spedytor Mazurski”, „Autotransport” i inne lokalne przedsiębiorstwa transportowe.

O rodzaju i zakresie działania wymienionych przedsiębiorstw stanowią przepisy lub decyzje, na podstawie których zostały one powołane. Należy przyjąć, że wszystkie one są przewoźnikami w rozumieniu art. 9 i 10 ustawy.

Zgodnie z treścią ustawy z dnia

⁴ A. Kabat: Problematyka karnomaterialna w ustawie z dnia 10 maja 1985 r. o szczególnej odpowiedzialności karnej, „Problemy Praworządności” 1985 r., nr 8—9, s. 20—21.

⁵ A. Kabat: op. cit., s. 20.

⁶ Bliżej na temat j.g.u. — patrz: M. Grzeszczyk: Przewoźnik będący jednostką gospodarki uspołecznionej, „Problemy Praworządności” 1985, nr 8—9, s. 42—50 (i powołana tam literatura).

⁷ Dz. U. z 1981 r. Nr 24, poz. 122.

⁸ M. Grzeszczyk: op. cit., s. 45.

27 listopada 1961 r. o transporcie drogowym i spedycji krajowej⁹ oraz rozporządzeniem Ministra Komunikacji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 31 sierpnia 1972 r.¹⁰ wyróżnia się w dziedzinie transportu — ze względu na rozmiary działalności — działalność podstawową, uboczną i pomocniczą. Jak sama nazwa wskazuje, działalność podstawowa prowadzona jest przez państwowe przedsiębiorstwa transportowe oraz — po uzyskaniu specjalnego zezwolenia administracyjnego — przez inne przedsiębiorstwa transportu publicznego lub branżowego jako najważniejsza część ich egzystencji. Stanowi ona o transportowym charakterze jednostki.

Przedsiębiorstwa państwowe, organizacje spółdzielcze, społeczno-gospodarcze lub spółdzielcze organizacje rolnicze mogą zajmować się transportem zarobkowym jako ubocznym zajęciem w stosunku do podstawowych swoich funkcji. Oczywiście i w tym wypadku konieczne jest uzyskanie zezwolenia organu administracji państwowej, które jest w istocie decyzją administracyjną. W obu wypadkach jednostki te będą zaliczone do kręgu przewoźników, o których jest mowa w art. 9 i 10 ustawy.

I wreszcie transport samochodowy może być prowadzony jako działalność pomocnicza w danym przedsiębiorstwie i służyć realizacji podstawowych jego funkcji produkcyjnych czy handlowych. Nie ma on jednak charakteru zarobkowego i nie wymaga odrębnego zezwolenia

administracyjnoprawnego. Wspomniany rodzaj transportu nie może być kontrahentem umów przewozowych. Nie ma on statusu przewoźnika, o jakim jest mowa w art. 9 i 10 ustawy. W strukturach większych jednostek gospodarki społecznej wyodrębniono zakłady, które zajmują się ich obsługą transportową. Nie są one jednak samodzielnymi przedsiębiorstwami nastawionymi na przynoszenie zysków jednostce macierzystej. Przykładowo można wymienić tu takie jednostki, jak „Transmlecz”, „Transmeble”, „Transnaft”, Zakład Transportu Przemysłu Owocowo-Warzywnego itp.

Z powyższych rozważań wynika, że nie każda jednostka prowadząca działalność transportową wchodzi w zakres pojęcia przewoźnika użytego w art. 9 i 10 ustawy. Dokładne ustalenie tego faktu wymaga zapoznania się z przepisami, na podstawie których dana jednostka uzyskała pozwolenie na prowadzenie działalności transportowej. Określają one rodzaj, przedmiot i zakres takiej działalności. Dopiero ich analiza w konkretnym wypadku może dać odpowiedź, czy mamy do czynienia z przewoźnikiem. Bez wątplenia przy interpretacji tego pojęcia należy mieć również na względzie *ratio legis* przepisów art. 9 i 10 ustawy. Chodziło w nich głównie o wprowadzenie wzmoczonej ochrony karnej mienia przewożonego, szczególnie narażonego na kradzieże. Sprawcy takich czynów są niezmiernie trudni do ustalenia, a straty ponoszone z tego

⁹ Dz. U. z 1961 r. Nr 53, poz. 297 z późn. zmianami.

¹⁰ Dz. U. z 1972 r. Nr 34, poz. 234 z późn. zmianami.

tytułu sięgają wielu setek milionów złotych.¹¹

Warto jednak pamiętać, że zbyt szeroka interpretacja pojęcia przewoźnika doprowadziłaby do nadmiernego i niepotrzebnego rozsze-

rzenia kręgu osób ponoszących odpowiedzialność na podstawie art. 9 i 10 ustawy, a to nie byłoby zgodne z jej intencjami.¹²

Bolesław Kurzępa

¹¹ A. Dermont: Zagarnięcie mienia przewoźnika, „Problemy Praworządności” 1986, nr 3, s. 30.

¹² B. Kurzępa: Głosa do uchwały składu siedmiu sędziów SN z dnia 28.IV.1986 r. IV KZP 1/86, „Problemy Praworządności” 1986, nr 10.

Prasa o adwokaturze

Przed Krajowym Zjazdem Adwokatury, który się odbył 22—23.XI.1986 r., w siedzibach okręgowych rad adwokackich odbyły się spotkania miejscowych władz politycznych z delegatami. Jest to nowe zupełnie zjawisko w naszym życiu społecznym i korporacyjnym, które świadczy o znaczeniu adwokatury w modelu organów ochrony prawnej i jej docenianiu. Kilka takich spotkań odnotowała prasa.

Na wybrzeżu „Dziennik Bałtycki” (nr 266) oraz „Głos Wybrzeża” (nr 266) z dnia 14.XI.1986 r. odnotowały spotkanie sekretariatu KW PZPR z delegatami i Okręgową Radą Adwokacką. Podczas spotkania omówiono funkcjonowanie samorządu adwokackiego, udział adwokatów w umacnianiu praworządności, powołanie rzecznika praw obywatelskich.

*

„Ilustrowany Kurier Polski” (nr 270 z dnia 19.XI.1986 r.) zamieścił rozmowę z dziekanem Toruńskiej Rady Adwokackiej adw. Zygmuntem Pubanem, który jest jednocześnie członkiem Prezydium WK SD w Toruniu. Dziekan scharakteryzował krótko cele i zadania adwokatury oraz przebytą drogę w ubiegłej kadencji jako „zmianę postaw oraz (...) wypracowanie nowej koncepcji funkcjonowania naszego samorządu”.

Podobną rozmowę z dziekanem Okręgowej Rady Adwokackiej w Lublinie adw. Janem Czyżewskim publikuje „Sztandar Ludu” (nr 276 z dnia 25.XI.1986 r.).

„Gazeta Pomorska” (nr 271 z dnia 20.XI.1986 r.) oraz „Nowości — Dziennik Toruński” (nr 227 z dnia 20.XI.1986 r.) podały w swoich kronikach o spotkaniu delegatów adwokatury Izby toruńskiej na Krajowy Zjazd Adwokatury z I sekretarzem KW PZPR oraz z innymi przedstawicielami miejscowych władz politycznych. Spotkanie było poświęcone omówieniu problemów krajowego i miejscowego prawnictwa. Również