

# BIULETYN



WRZESIEŃ/PAŹDZIERNIK  
09-10/12

ISSN 1898-0244

e-mail: [pisil@pisil.pl](mailto:pisil@pisil.pl)

[www.pisil.pl](http://www.pisil.pl)

POLSKIEJ IZBY SPEDYCJI I LOGISTYKI

## Zasady wykonywania działalności spedycyjnej i przewozowej



Dokumentacja  
w transporcie i spedycji

Odpowiedzialność spedytora  
względem podwykonawców

### Najbliższe zaplanowane przez PISiL szkolenia/spotkania

Kurs według programu zatwierdzonego przez FIATA	Termin: 22-27.10. i 5-10.11. 2012 + nauka via platforma e-learningowa PISiL Egzaminy: język obcy (angielski lub niemiecki)- 6.11.2012 , test końcowy - 30.11.2012
Kurs spedycyjny	12-17.11.2012 Egzamin ( test końcowy) 30.11.2012
ADR dla spedytorów, czyli jak zorganizować bezpieczny i zgodny z obowiązującymi przepisami przewóz drogowy towarów niebezpiecznych	21 listopad 2012
Przewóz morski towarów niebezpiecznych - Kodeks IMDG	22 listopad 2012
Spotkanie świąteczno-noworoczne - Gdynia „Tawerna Orłowska”	6 grudzień 2012
Konferencja noworoczna PISiL, Warszawa, hotel „Polonia”	10.01.2013

## SPIS TREŚCI

### PRAWO BEZ TAJEMNIC

Wstęp (B.J.) .....	2
Zasady wykonywania działalności spedycyjnej i przewozowej (B.J.) .....	3
Prawa i obowiązki spedytora (B.J.) .....	7
Prawa i obowiązki przewoźnika lądowego (B.J.) .....	11
Po pierwsze – sprawdzaj (B.J.) .....	13
Dokumentacja w transporcie i spedycji (B.J.) .....	16
List Gwarancyjny (B.J.) .....	19
Odpowiedzialność spedytora względem podwykonawców (B.J.) .....	23
Zakaz uzależniania przewoźnego od masy lub objętości przesyłki masowej (B.J.) .....	26
Problematyka zwrotu wydatków (B.J.) .....	29
Ogólne warunki i regulaminy (B.J.) .....	34
Ustawowe prawo zastawu (B.J.) .....	38
Znak towarowy a firma przedsiębiorcy w TSL (B.J.) .....	41
Zmora testów psychologicznych (B.J.) .....	42
Przewoźnik umowny jako adresat roszczenia regresowego (B.J.) .....	46

### INFORMACJE RÓŻNE

PISiL w mediach , konferencje, spotkania, artykuły, prezentacje /red/ .....	okładka 3
Najbliższe zaplanowane przez PISiL szkolenia/spotkania (E.S.) .....	okładka 2

*"Umieszczone w Biuletynie artykuły, komentarze, materiały i wszelkie inne treści w nim zamieszczone nie stanowią ani źródła prawa, ani oficjalnej jego wykładni; nie są też poradą bądź opinią prawną /prawno-podatkową. Stanowią wyłącznie odzwierciedlenie poglądów Autora, a zatem ich przywoływanie w stosunkach prawnych pomiędzy stronami, osobami trzecimi oraz przed urzędami i sądami odbywać się może wyłącznie na ryzyko Czytelnika."*

#### Biuletyn PISiL

**Nakład:** 200 egzemplarzy

#### Redaktor Naczelny:

Elżbieta Soszyńska

#### Kolegium redakcyjne:

Danuta Adamczyk

#### Wydawca:

Polska Izba Spedycji  
i Logistyki

tel.: 58 620 98 26

58 620 19 50

fax: 58 661 39 35

ul. Świętojańska 3/2

81-368 Gdynia

e-mail: pisil@pisil.pl

[www.pisil.pl](http://www.pisil.pl)

#### Konto:

Bank Millennium S.A.

nr 341160220200000000

61904525

NIP: 586-20-75-731

Regon: 192629364

KRS: 0000068564

Sąd Rejonowy Gdańsk-

Północ, VIII Wydział

Gospodarczy KRS

#### Skład i druk:

Drukarnia ELFAX

ul. Płk. Dąbka 308

Gdynia - Pogórze

tel./fax: 58 665 02 42

58 665 02 37

[www.elfax.pl](http://www.elfax.pl)

e-mail: elfax@elfax.pl

# Wstęp



Beata Janicka, radca prawny

Szanowni Państwo!

Neglegentia iuris nocet – czyli nieznanostwo prawa szkodzi - dodałabym – szkodzi wszystkim. Nie tylko temu, który ową nieznanostwością się wykazał, lecz także jego klientom, partnerom biznesowym, a nawet branży jako takiej.

Nieznanostwo prawa bowiem psuje rynek. W dobie, w której - co z ubolewaniem trzeba zauważyć - częstokroć za najważniejsze kryterium wyboru dostawcy usług uznawana jest cena, nie zaś jakość tychże usług, brak odpowiedniej informacji prawnej, powodujący nieuświadomienie sobie ryzyk wynikających z tak a nie inaczej zawartej umowy, skutkuje hurraoptymistycznym akceptowaniem wymagań, które – czego nie zawaham się stwierdzić – niekiedy nie znajdują pokrycia nawet w zdrowym rozsądku, nie mówiąc już o przepisach prawa.

Poniekąd nawet to rozumiem. Wszyscy bowiem żyjemy pod presją czasu, wyniku, odpowiednio wysokiego poziomu sprzedaży, dotrzymania „kovenantów” wynikających z różnorodnych umów kredytowych, w poczuciu, że jak „nie wezmę ja, weźmie konkurencja”. Próżno tu szukać miejsca na refleksję nad konsekwencjami prawnymi. Przychodzi ona zapewne przy okazji zawierania dużych, długoterminowych kontraktów. Tyle że największe ryzyka niekoniecznie wynikają z tychże największych kontraktów. Nie raz w mojej praktyce przyszło mi reprezentować przedstawiciela branży TSL w sprawie, w której dochodzono od niego odszkodowania w wysokości kilkuset tysięcy złotych, podczas gdy wynagrodzenie za feralną usługę spedycyjną czy przewozową wynosiło kilkaset złotych.

Dlatego też, gdy Polska Izba Spedycji i Logistyki postanowiła poświęcić kolejny numer Biuletynu PISiL zagadnieniom stricte prawnym, oddając mi łamy Biuletynu „do dyspozycji” nieomal w całości, ochoczo zasiadłam do pisania. Postanowiłam bowiem podzielić się z Państwem tym, co w mojej ocenie, płynącej z ponad dwudziestoletniego doświadczenia w obsłudze prawnej przedsiębiorców z branży TSL, zasadnicze i najważniejsze.

A więc w pierwszej kolejności – „**Zasady wykonywania działalności spedycyjnej i przewozowej**”. Trzeba je znać, żeby samemu nie narazić się na zarzut prowadzenia działalności wbrew wymogom prawnym, jak również, by móc starannie dobierać podwykonawców. W polskim systemie prawnym, a także w większości zagranicznych systemów prawnych niemal każdy usługodawca, z zastrzeżeniem wyjątków prawem przewidzianych, może posłużyć się inną osobą w wykonaniu zaciągniętego zobowiązania. Warunkiem jest, by dane świadczenie nie miało charakteru osobistego.

Zarówno świadczenie spedytora, jak i przewoźnika, nie ma charakteru osobistego – każdy z nich może posłużyć się podwykonawcą, powierzając owemu podwykonawcy czy to całość, czy też część obowiązków, wynikających z zawartej umowy. Jak jednak pokazuje praktyka, prawidłowa kwalifikacja prawna określonego podwykonawcy do właściwej kategorii, a także zasady odpowiedzialności owego podwykonawcy oraz zasady odpowiedzialności za działania bądź zaniechania tegoż podwykonawcy, rodzą wiele problemów prawnych, które były przedmiotem orzeczeń sądowych, krajowych i zagranicznych. A więc – „**Prawa i obowiązki spedytora**”, a także „**Prawa i obowiązki przewoźnika lądowego**”. Lądowego, bo transport lądowy to najbardziej newralgiczny moment w łańcuchu dostaw. Newralgiczny nie tylko z uwagi na wysoką szkodowość przewozów lądowych, a w zasadzie drogowych, ale też z uwagi na odpowiedzialność, także i karną, na jaką narazić może się spedytorem nieodpowiednio umawiając się z przewoźnikiem. Stąd też „**Zakaz uzależniania przewoźnego od masy lub objętości przesyłki masowej**”.

Nie można jednak zapominać o przewozie morskim i jego specyfice. Jednym z przejawów owej specyfiki jest konosament i jego szczególny charakter prawny. Co do zasady wszak nie zaszkodzi odświeżyć nieco wiedzę nie tylko o konosamencie, ale i o innych

dokumentach funkcjonujących w TSL – a więc „**Dokumentacja w transporcie i spedycji**”, a także stosowany w transporcie morskim „**List Gwarancyjny**”. Oby zresztą nie przyszło Państwu owego listu gwarancyjnego zbyt często podpisywać, albowiem konieczność jego podpisania wprost wiąże się z ryzykiem zaangażowania odpowiedzialności spedytora względem jego podwykonawcy – przewoźnika morskiego. Kwestia odpowiedzialności spedytora względem podwykonawców to co do zasady temat traktowany dotąd nieco po macoszemu. To, że spedytorem ponosi odpowiedzialność względem swego klienta, to truizm. Ale że spedytorem może – i w jakim rozmiarze, a także w jakich reżimach prawnych i terminach przedawnienia – odpowiadać względem swego podwykonawcy, już takie oczywiste nie jest. Tak więc „**Odpowiedzialność spedytora względem podwykonawców**”.

Jak wiadomo, jednym z problemów, z jakimi borykają się spedytorem nieomal na co dzień, jest uzyskanie zapłaty za swe usługi. Temat ten poruszam w artykule „**Problematyka zwrotu wydatków**”. Jako że niestety dochodzący zapłaty spedytorem częstokroć musi uciekać się do ostateczności – czyli odmowy wydania przesyłki, proponuję lekturę artykułu „**Ustawowe prawo zastawu**”. Materia ta w naturalny sposób kojarzy się wszystkim spedytorem z Ogólnymi Polskimi Warunkami Spedycyjnymi. A jak OPWS 2010, to „**Ogólne warunki i regulaminy**” – by przypomnieć sobie, jak prawidłowo włączyć je do umowy, aby nie narazić się na zarzut ich nieobowiązania.

Trzeba też wiedzieć, z kim się umawiamy. Informacje o kontrahencie powinny zaś być pozyskiwane przed, a nie po zawarciu umowy bądź, co gorsza, po jej wykonaniu, kiedy to, dochodząc zapłaty, możemy się niekiedy przekonać o trafności powiedzenia „mądry Polak po szkodzi”. By działało to jak najrzadziej oraz by zadać kłam innemu powiedzeniu – „szukaj wiatru w polu” - warto przedsięwziąć czynności, które przynajmniej

zmniejszą ryzyko niezyskania zapłaty za świadczone usługi, jak również ryzyko powierzenia przesyłki przewoźnikowi fałszywemu. A więc „**Po pierwsze - sprawdź**”. Sprawdzaj także podwykonawców, czy aby na pewno udzieliłeś zlecenia temu przewoźnikowi czy spedytorowi dalszemu, któremu chciałeś je udzielić. Specyfika branży TSL bowiem powoduje, że nieomal co drugi przedsiębiorca ma w nazwie swej firmy słowa „-trans”, „logistic” itp. Doprawdy łatwo się pomylić. Zasady obierania firmy przez przedsiębiorców oraz stosowania znaków handlowych postanowiłam przybliżyć Państwu w artykule „**Znak towarowy a firma przedsiębiorcy w TSL**”.

A w charakterze przerywnika, by odetchnąć nieco od zagadnień prawno-transportowych, proponuję lekturę, która przydać się może każdemu pracodawcy, nie tylko z branży TSL: „**Zmora testów psychologicznych**”. Czynień w nim wywód na temat obowiązku – czy też jego braku – odbywania testów psychologicznych przez pracowników, którzy posługują się w swej pracy pojazdami. I nie mam tu na myśli zawodowych kierowców, ale, między innymi, członków zarządu, z których nieomal każdy dysponuje przecież samochodem służbowym.

Na koniec zaś – jak się bronić, czyli „**Przewoźnik umowy jako adresat roszczenia regresowego**”. Z życia wzięte!

Zachęcając Państwa do lektury wyrażam nadzieję, że okaże się ona pomocna w Państwa pracy i pozwoli na uniknięcie przynajmniej niektórych ryzyk i zagrożeń, związanych z uprawianiem tej niekiedy niewdzięcznej, ale w sumie jakże satysfakcjonującej działalności w zakresie TSL.

Beata Janicka  
radca prawny  
www.bjsolicitors.pl

## Zasady wykonywania działalności spedycyjnej i przewozowej

Spedycja i przewóz są jak układanka puzzle, której poszczególne elementy muszą do siebie pasować. I pasują, jeżeli operacja transportowa jest profesjonalnie zaplanowana. O ile jednak z punktu widzenia prawa przewóz, rozumiany jako treść zobowiązania przewoźnika, zawsze określany będzie podobnie, to jest przez pryzmat osiągnięcia rezultatu w postaci przewiezienia przesyłki i postawienia jej do dyspozycji uprawnionemu odbiorcy, o tyle spedycja – czyli treść zobowiązania spedytora – wymyka się prostym definicjom. Usługa spedycyjna nie jest bowiem usługą jednorodną. Co do zasady polega na wysyłaniu bądź odbiorze przesyłki, zawierać może w sobie także elementy innych umów nazwanych, np. przechowania, składu, zlecenia itd. Warunkiem *sine qua non* uznania określonej czynności za spedycyjną jest jej związek z przewozem, wykonywanym w ramach wszelkich istniejących gałęzi transportu. Dopóki dana usługa pozostawać będzie w związku z przewozem towaru, dopóty w całości lub w części będzie mogła podlegać ocenie w oparciu o przepisy o spedycji. W przypadku braku związku danej czynności z przewozem i niemożności zastosowania do niej przepisów regulujących konkretną umowę nazwaną, zastosowanie znajdą przepisy kodeksu

cywilnego o świadczeniu usług, do których odpowiednio stosuje się przepisy o zleceniu (art. 750 kc). Zgodnie z przepisem art. 353 kodeksu cywilnego strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego. Naturą stosunku prawnego spedycji jest zaś związek czynności spedycyjnej z przewozem. Dlatego też odpowiedzi na pytania o szczegółowy zakres obowiązków spedytora, ocenianych przez pryzmat owego związku z przewozem, poszukiwać należy w aktach prawnych regulujących poszczególne rodzaje przewozu. Jak jednak zostało to wskazane wyżej, pod warunkiem istnienia więzi z przewozem do czynności spedycyjnych zaliczyć można także inne czynności, nie mieszczące się w kategorii wysyłania lub odbioru przesyłki. Czynności te – bądź też skutki prawne, jakie wywołują – opisane są w różnych aktach prawnych, zarówno prawa krajowego, wspólnotowego, jak i międzynarodowego.

Poniższe zestawienie wybranych aktów prawnych ma zatem charakter jedynie pogładowy, albowiem nie sposób pokusić się o pełną listę przepisów, mających zastosowanie w TSL.

### Wybrane przepisy administracyjnoprawne

1. Ustawa z dnia 2001.09.06 o transporcie drogowym (Dz.U.2007.125.874 - j.t. z późn. zm)
2. Ustawa z dnia 2004.04.16 o czasie pracy kierowców (Dz.U.2004.92.879 z późn. zm)
3. Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR) Genewa, 1970.07.01 (Dz.U.1999.94.1087 z późn. zm)
4. Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) Genewa, 1957.09.30 (Dz.U.2005.178.1481 -j.t. - zał. z późn. zm)
5. Wejście w życie zmian do załączników A i B Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz.U.2007.99.667 - zał.)
6. Ustawa z dnia 2000.12.21 o żegludze śródlądowej (Dz.U.2006.123.857 - j.t.)
7. Ustawa z dnia 2003.03.28 o transporcie kolejowym (Dz.U.2007.16.94 - j.t. z późn. zm)

8. Ustawa z dnia 2004.03.19 Prawo celne (Dz.U.2004.68.622 z późn. zm)
9. Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR), Genewa, 1975.11.14 (Dz.U.1984.17.76 - zał. z późn. zm)
10. Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.U.U.E.L.92.302.1; Dz.U.U.E-sp.02-4-307 z późn. zm)
11. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.U.E.L.09.300.72)
12. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U.U.E.L.09.300.72)

**Prawo materialne - wybrane przepisy**

1. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964r. Kodeks cywilny (Dz.U.64.16.93 z późn. zm.), /w szczególności art. 794 – 804/, zwana kodeksem cywilnym lub kc
2. Ustawa z dnia 1984.11.15 prawo przewozowe (Dz.U.2000.50.601 - j.t. z późn. zm.)
3. Rozporządzenie z dnia 2006.02.24 w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego (Dz.U.2006.38.266)
4. Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, Genewa, 1956.05.19 (Dz.U.1962.49.238 - zał.) ze zmianami, zwana Konwencją CMR
5. Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) Berno, 1980.05.09 (Dz.U.2007.100.674 - j.t.) z załącznikiem CIM, zwana Konwencją CIM - COTIF
6. Ustawa z dnia 2004.03.31 o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (Dz.U.2004.97.962 z późn. zm)
7. Ustawa z dnia 2002.10.28 o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz.U.2002.199.1671 z późn. zm)
8. Ustawa z dnia 2003.06.12 Prawo pocztowe (Dz.U.2008.189.1159 - j.t.) – (znajd. zast. w szczególności w zakresie usług kurierskich)

9. Ustawa z dnia 18 września 2001r. Kodeks morski (Dz. U. Nr 138 poz. 1545 z 2001r. z późn. zm.)
10. Konwencja o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz. U Nr 33 poz. 258 z 1937r., wraz ze zmianami z dnia 1980-05-12 zm. Dz.U.80.14.48 i z 1984-10-06, zm.Dz.U.85.9.26.), zwana Regulami Haga – Visby bądź Konwencją Brukselską o konosamentach
11. Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929r. (Dz. U. Nr 8 poz. 49 z 1933r., wraz ze zmianami z dnia 1934-09-04 sprost. Dz.U.34.78.737 1963-08-01, zm. Dz. U. 63.33.189, 1964-12-16 uzup.Dz.U.65.25.167.), zwana Konwencją Warszawską
12. Konwencja, Uzupełniająca Konwencję Warszawską, o Ujednostajnieniu Niektórych Prawideł Dotyczących Międzynarodowego Przewozu Lotniczego Wykonywanego Przez Osobę Inną Niż Przewoźnik Umowny, sporządzona w Guadalajara dnia 18 września 1961r. (Dz. U. Nr 25 poz. 167 z 1965r.)
13. Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, Montreal 1999.05.28 (Dz.U.2007.37.235), zwana Konwencją Montrealską
14. The Hamburg Rules - United Nations Convention On The Carriage Of Goods By Sea, 1978 (Konwencja nie ratyfikowana przez Polskę.), zwane Regulami Hamburgskimi
15. United Nation Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, zwana Regulami Rotterdamskimi (Konwencja nieobowiązująca, podpisana w 2009 roku przez wymaganą liczbę krajów – sygnatariuszy, w tym przez Polskę, lecz do chwili obecnej nie ratyfikowana).

Wykonywanie działalności gospodarczej w postaci świadczenia usług spedycyjnych może odbywać się w każdej formie prawnie dopuszczalnej, z zastrzeżeniem pewnych ustawowych wyjątków. Należy jednak podkreślić, iż w świetle przepisu art. 794 kodeksu cywilnego, spedytor – aby mógł w sposób uprawniony posługiwać się tym mianem –

winien działać w zakresie przedsiębiorstwa, a zatem winien być przedsiębiorcą. Nie będzie spedytorem osoba, która przedsiębiorcą nie jest.

Analogiczne regulacje dotyczą także działalności przewozowej, która to działalność z założenia ma być wykonywana przez przedsiębiorcę. W myśl przepisu art. 4 ust. 1 Ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, przedsiębiorcą jest osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną (której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną), wykonująca we własnym imieniu działalność gospodarczą. Zgodnie z ust. 2 tego artykułu, za przedsiębiorców uznaje się także wspólników spółki cywilnej w zakresie wykonywanej przez nich działalności gospodarczej. Przedsiębiorcą spedycyjnym czy przewozowym nie będzie więc sama spółka cywilna jako taka, lecz jej wspólnicy. Przedsiębiorcą spedycyjnym lub przewozowym będą mogły być też spółki prawa handlowego, osobowe i kapitałowe. O ile jednak działalność spedycyjną bądź przewozową można prowadzić w obu formach spółek kapitałowych, to jest zarówno w formie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (spółka z o.o.), jak i w formie spółki akcyjnej (S.A.), o tyle nie każdy typ spółki osobowej będzie mógł być zastosowany do tych rodzajów działalności. Dopuszczalne jest prowadzenie przedsiębiorstwa spedycyjnego lub przewozowego w formie spółki jawnej, komandytowej i komandytowo-akcyjnej. Nie ma możliwości prawnej prowadzenia przedsiębiorstwa spedycyjnego czy przewozowego w formie spółki partnerskiej, albowiem w myśl przepisów art. 86–88 kodeksu spółek handlowych, spółką partnerską jest spółka osobowa, utworzona przez wspólników (partnerów) w celu wykonywania wolnego zawodu. Partnerami w spółce partnerskiej mogą być osoby uprawnione do wykonywania następujących zawodów: adwokata, aptekarza, architekta, inżyniera budownictwa, biegłego rewidenta, brokera ubezpieczeniowego, doradcy podatkowego, maklera papierów wartościowych, doradcy inwestycyjnego, księgowego, lekarza, lekarza dentystry, lekarza weterynarii, notariusza, pielęgniarki, położnej, radcy prawnego, rzeczownika patentowego, rzeczoznawcy majątkowego i tłumacza przysięgłego – lub też innych zawodów, określonych w odrębnej ustawie. Oprócz tego, z mocy odrębnej ustawy z dnia 4 marca 2005 r. o europejskim zgrupowaniu interesów gospodarczych i spółce

europejskiej, zarówno działalność spedycyjna, jak i przewozowa, może być wykonywana w obu tych formach prawnych. Do rzadkości należeć będzie sytuacja, w której przedsiębiorstwo spedycyjne czy przewozowe prowadzone byłoby w formie spółdzielni, ale jest to prawnie możliwe. Wykonywanie działalności spedycyjnej i przewozowej może także przybrać formę rzadko już spotykanego przedsiębiorstwa państwowego, a także oddziałów przedsiębiorców zagranicznych, działających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W odniesieniu do innych osób prawnych, takich jak fundacje, stowarzyszenia, izby gospodarcze itp. stwierdzić wypada, że podmioty takie mogą prowadzić przedmiotową działalność gospodarczą, jeżeli ich statuty przewidują wykonywanie działalności gospodarczej danego rodzaju i zostanie dopełniony obowiązek wpisu do rejestru przedsiębiorców, zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym.

Jak wynika z powyższego, osoba pragnąca świadczyć usługi spedycyjne czy przewozowe ma szeroki wybór form prawnych, z których może skorzystać celem prowadzenia swego przedsiębiorstwa. Niektóre z tych form są bardziej korzystne, inne mniej. Wybór w istocie powinien zależeć od tego, w jakim rozmiarze przedsiębiorstwo ma być prowadzone.

Z mocy ustawy o transporcie drogowym przedsiębiorcy zamierzający wykonywać działalność spedycyjną muszą uzyskać stosowną licencję, wykazując się uprzednio między innymi posiadaniem odpowiedniej zdolności finansowej do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, na poziomie co najmniej 50.000 Euro, potwierdzoną rocznym sprawozdaniem finansowym lub dokumentami potwierdzającymi dysponowanie środkami pieniężnymi w gotówce lub na rachunkach bankowych lub dostępnymi aktywami bądź też wykazać się posiadaniem akcji lub udziałów lub innych zbywalnych papierów wartościowych, udzielonymi gwarancjami lub poręczeniami bankowymi na ww. kwotę, albo też wykazać się własnością nieruchomości o co najmniej wymaganej przepisami prawa wartości.

Wskazać wypada, że obowiązujące od dnia 4 grudnia 2011 r. dwa akty prawa wspólnotowego - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania

zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.UE.L. 09.300.72) oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U.UE.L. 09.300.72) w sposób istotny zmieniły warunki, jakie winien spełniać przedsiębiorca przewozowy, by móc wykonywać przewozy drogowo, zarówno krajowe, jak i międzynarodowe. Przy czym, zanim przedsiębiorca będzie mógł rozpocząć wykonywanie tych ostatnich, musi uzyskać nie tylko licencję wspólnotową, ale pierwszej winien uzyskać zezwolenie, o którym mowa w przepisach Rozporządzenia Nr 1071. Droga do uzyskania takowego zezwolenia nie jest wszak usłana różami.

I tak przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego winien wyznaczyć przynajmniej jedną osobę fizyczną - zarządzającego transportem - która spełnia warunki przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) i d) Rozporządzenia, a jednocześnie w sposób rzeczywisty i ciągle zarządza operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa transportowego, ma rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, polegający na przykład na tym, że jest jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem lub nim zarządza oraz posiada miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty. Co więcej, jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymogu posiadania kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. d), właściwy organ może zezwolić na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego bez wyznaczenia zarządzającego transportem, pod warunkiem jednak, że przedsiębiorca transportowy wyznaczy osobę fizyczną posiadającą miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty, spełniającą wymogi przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz uprawnioną na mocy umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu tego przedsiębiorcy, umowa wiążąca przedsiębiorcę z ową osobą precyzuje zadania, które ma ona wykonywać w sposób rzeczywisty i ciągle oraz określa zakres obowiązków związanych z funkcją zarządzającego transportem, przy czym zadania, które należy sprecyzować, obejmują w szczególności utrzymanie i konserwację pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, podstawową księgowość, przydzielanie ładunków lub usług kierowcom i pojazdom oraz sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem. Osoba, o której

mowa wyżej, może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstw, realizowanymi za pomocą połączonej floty, liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów.

Dalej, przedsiębiorca chcący wykonywać działalność przewozową musi w danym państwie członkowskim posiadać siedzibę położoną w tymże państwie członkowskim, przy czym owa siedziba musi składać się też z lokali, w których ów przedsiębiorca prowadzi działalność, w szczególności przechowuje dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których dostęp musi mieć właściwy organ, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w Rozporządzeniu. Przedsiębiorca przewozowy, jak uzyska zezwolenie, musi dysponować przez cały czas obowiązywania zezwolenia co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu zgodnie z przepisami danego państwa członkowskiego, przy czym przez „dysponowanie” rozumie się bycie jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu. Nie wystarczy samo dysponowanie pojazdem, albowiem przedsiębiorca przewozowy winien także przez okres obowiązywania zezwolenia prowadzić działalność związaną z tymi pojazdami, którymi dysponuje, a działalność ta winna być prowadzona w sposób rzeczywisty i ciągle oraz przy użyciu niezbędnego sprzętu administracyjnego, a także odpowiedniego sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, w bazie eksploatacyjnej, która znajduje się w danym państwie członkowskim.

Kolejnym wymogiem jest wymóg posiadania dobrej reputacji zarządzającego transportem lub przedsiębiorcy transportowego, której to dobrej reputacji nie podważają żadne poważne zarzuty, takie jak wyroki skazujące lub sankcje za popełnienie poważnego naruszenia obowiązujących przepisów krajowych w następujących dziedzinach:

- (i) prawo handlowe,
- (ii) prawo upadłościowe,
- (iii) płace i warunki zatrudnienia w zawodzie,
- (iv) prawo o ruchu drogowym,
- (v) odpowiedzialność zawodowa,
- (vi) handel ludźmi lub narkotykami.

Oczywiście niemożliwym jest, by zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy zostali, w jednym lub kilku państwach

członkowskich, skazani za poważne przestępstwo ani nie nałożono na nich sankcji za poważne naruszenie przepisów wspólnotowych dotyczących w szczególności:

- (i) czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych,
- (ii) maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym,
- (iii) kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia kierowców,
- (iv) badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, w tym obowiązkowych badań technicznych pojazdów silnikowych,
- (v) dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku przewozu drogowego osób,
- (vi) bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych,
- (vii) instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów,
- (viii) praw jazdy,
- (ix) dostępu do zawodu,
- (x) transportu zwierząt.

W końcu materia budząca najwięcej kontrowersji – czyli materia finansowa.

I tak przedsiębiorca przewozowy musi być w stanie - w każdym momencie roku finansowego - spełnić swoje zobowiązania finansowe. W tym celu przedsiębiorca winien wykazać, na podstawie poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę rocznych sprawozdań finansowych, że co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9.000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5.000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd. Organ może zgodzić się, ale także dodatkowo wymagać, aby przedsiębiorca przewozowy wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej (nie mylić z ubezpieczeniem OCPD) z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na ww. kwoty.

Przedsiębiorca przewozowy – bądź osoba zarządzająca transportem takowego przedsiębiorcy – musi być też po trosze prawnikiem, po trosze zaś finansistą. Osoby te muszą bowiem posiadać wiedzę na poziomie przewidzianym

w załączniku I część I do Rozporządzenia Nr 1071 w wymienionych tamże dziedzinach. I tak przedsiębiorca przewozowy (osoba zarządzająca u niego operacjami transportowymi) winna w szczególności znać rodzaje umów zawieranych najczęściej w transporcie drogowym oraz wynikające z nich prawa i obowiązki, umieć negocjować prawnie wiążące umowy transportowe, zwłaszcza w odniesieniu do warunków przewozu, być w stanie rozpatrywać roszczenia zleceniodawcy dotyczące odszkodowań z tytułu poniesionych strat lub uszkodzenia rzeczy podczas transportu lub z tytułu opóźnienia w dostawie oraz rozumieć, w jaki sposób takie roszczenie wpływa na jego odpowiedzialność umowną, znać uregulowania i obowiązki wynikające z Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), znać warunki i formalności dotyczące prowadzenia działalności na rynku, znać ogólne obowiązki spoczywające na przewoźnikach (rejestracja, prowadzenie rachunkowości itd.) oraz konsekwencje upadłości przedsiębiorstwa, posiadać odpowiednią wiedzę o różnych formach spółek handlowych oraz o zasadach ich zakładania i funkcjonowania, znać rolę i funkcje różnych instytucji społecznych związanych z transportem drogowym (związki zawodowe, rady pracownicze, przedstawiciele pracowników, inspektorzy pracy itd.), a także obowiązki pracodawców w zakresie ubezpieczenia społecznego pracowników, przepisy regulujące umowy o pracę dla różnych kategorii pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportu drogowego (formy umów, obowiązki stron, warunki i czas pracy, płatne urlopy, wynagrodzenie, naruszenie umowy itd.), jak również znać przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, czasu odpoczynku i czasu pracy, w szczególności przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, rozporządzenia (WE) nr 561/2006, dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy 2006/22/WE oraz praktyczne środki dotyczące stosowania tych przepisów oraz przepisy stosowane w dziedzinie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców, w szczególności przepisy dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, znać przepisy dotyczące podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych, podatku od pojazdów silnikowych, podatku od niektórych pojazdów użytkowanych w drogowym transporcie rzeczy, opłat drogowych i opłat za korzystanie z infra-

struktury oraz podatku dochodowego. Winien też przedsiębiorca transportowy (osoba zarządzająca transportem) znać przepisy i praktyki związane z posługiwaniem się czekami, weksłami, weksłami własnymi, kartami kredytowymi oraz innymi środkami płatniczymi i sposobami płatności, znać różne formy udzielanych kredytów (kredyt bankowy, akredytywa dokumentowa, depozyt gwarancyjny, kredyt hipoteczny, leasing, najem, faktoring itd.) oraz wynikające z nich opłaty i obowiązki, wiedzieć, czym jest bilans, jak się go sporządza i jak odczytuje, być w stanie odczytać i zinterpretować rachunek zysków i strat, być w stanie ocenić rentowność przedsiębiorstwa i jego sytuację finansową, w szczególności na podstawie wskaźników finansowych, być w stanie opracować budżet, znać składniki kosztowe przedsiębiorstwa (koszty stałe, koszty zmienne, kapitał obrotowy, amortyzacja itd.) oraz być w stanie wyliczyć koszt przypadający na pojazd, na kilometr, na przejazd lub na tonę, być w stanie sporządzić schemat organizacji zatrudnienia w przedsiębiorstwie oraz zaplanować wykonywanie pracy itd., znać zasady marketingu, reklamy i public relations, w tym promocji sprzedaży usług transportowych oraz sporządzania akt klientów itd., znać różne formy ubezpieczeń dotyczących transportu drogowego (odpowiedzialność cywilna, ubezpieczenia wypadkowe/na życie, ubezpieczenia inne niż na życie i ubezpieczenia bagażu) oraz gwarancje i wynikające z nich obowiązki, znać oprogramowanie do elektronicznego przesyłania danych w transporcie drogowym, w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy, być w stanie stosować przepisy dotyczące fakturowania usług w zakresie drogowego transportu rzeczy oraz znać międzynarodowe reguły handlowe oraz ich zastosowanie, znać różne kategorie pomocniczej działalności transportowej, ich rolę, funkcje oraz - w odpowiednich przypadkach - ich status, mieć wiedzę w zakresie związanych z zawodem przepisów regulujących zarobkowy transport drogowy, najem pojazdów przemysłowych i podwykonawstwo, w szczególności przepisów regulujących formalną organizację zawodu, dostęp do zawodu, zezwolenia na wykonywanie przewozów drogowych na terytorium i poza terytorium Wspólnoty, przeprowadzanie inspekcji oraz sankcje, przepisów dotyczących zakładania przedsiębiorstwa transportu drogowego, dokumentacji wymaganej do świadczenia usług transportu drogowego oraz być w stanie wprowadzać



procedury kontrolne w celu zapewnienia, aby zatwierdzone dokumenty związane z każdą operacją transportową, w szczególności te, które dotyczą pojazdu, kierowcy, rzeczy i bagażu, znajdowały się zarówno w pojeździe, jak i w lokalu przedsiębiorstwa, znać przepisy dotyczące organizacji rynku usług drogowego transportu rzeczy, przeładunku i logistyki oraz formalności granicznych, rolę i zakres dokumentów T i karnetów TIR oraz obowiązki i odpowiedzialność, jakie wynikają z posługiwania się nimi. Winien także przedsiębiorca transportowy (osoba zarządzająca transportem) być fachowcem w zakresie technicznej strony eksploatacji pojazdów – czyli znać przepisy dotyczące masy i wymiarów pojazdów w państwach członkowskich oraz procedury dotyczące wyjątków, stosowane w przypadku niestandardowych ładunków, być w stanie dokonywać doboru pojazdów i ich elementów (podwozia, silnika, układu transmisyjnego, systemu hamulcowego itd.) zgodnie z potrzebami przedsiębiorstwa, znać formalności związane z homologacją typu, rejestracją oraz przeglądem technicznym tych pojazdów, wiedzieć, jakie działania należy podjąć, aby ograniczyć hałas i zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza powstające w wyniku emisji spalin, być w stanie sporządzać okresowe plany utrzymania pojazdów i ich wyposażenia; w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy, znać różne typy urządzeń

do transportu i rozładunku (skrzynie ładunkowe, kontenery, palety itd.) oraz być w stanie wprowadzać procedury i wydawać polecenia dotyczące załadunku i rozładunku rzeczy (rozmieszczania ładunku, układania w stosy, sztautowania, blokowania i klinowania itd.), znać różnorodne techniki transportu kombinowanego (piggy-back) oraz techniki przeładunku poziomego, być w stanie realizować procedury w celu spełnienia przepisów dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych i odpadów, w szczególności tych, które wynikają z dyrektywy 2008/68/WE i rozporządzenia (WE) nr 1013/2006, być w stanie realizować procedury w celu spełnienia wymogów przewidzianych w przepisach dotyczących przewozu szybko psujących się artykułów żywnościowych, w szczególności wymogów wynikających z umowy o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), być w stanie realizować procedury w celu spełnienia wymogów wynikających z przepisów o transporcie żywych zwierząt.

W tym kontekście nie budzi już chyba wątpliwości, że przedsiębiorca przewozowy (osoba zarządzająca transportem) musi wiedzieć, jakie kwalifikacje są wymagane od kierowców (prawo jazdy, zaświadczenia zdrowotne, zaświadczenia o sprawności itd.), być w stanie podjąć konieczne działania, aby

zagwarantować, że kierowcy przestrzegają przepisów ruchu drogowego, zakazów i ograniczeń obowiązujących na terenie różnych państw członkowskich (ograniczeń prędkości, pierwszeństwa, ograniczeń postojowych, używania świateł, znaków drogowych itd.), być w stanie sporządzać instrukcje dla kierowców w celu kontrolowania przestrzegania przez nich wymogów bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego pojazdów, ich wyposażenia i ładunku, oraz w zakresie środków zapobiegawczych, być w stanie ustanawiać procedury stosowane w razie wypadku i wdrażać odpowiednie procedury w celu zapobiegania powtarzaniu się wypadków lub poważnych wykroczeń drogowych, być w stanie realizować procedury dotyczące bezpiecznego mocowania towarów i znać odpowiednie techniki; w odniesieniu do transportu drogowego osób oraz posiadać podstawową wiedzę z zakresu układu sieci drogowej w państwach członkowskich. Uff, można by rzec.

O ile pocieszy to spedytorów, przepisy Rozporządzenia Nr 1071 nie regulują wszak w ogóle zasad wykonywania działalności innej niżli faktyczne wykonywanie przewozów.

Zarówno przeto działalność spedytorów, jak i przewoźników umownych, pozostaje poza sferą regulacji wspólnotowych. (B.J.)

## Prawa i obowiązki spedytora

Prawa i obowiązki o charakterze cywilnoprawnym, związane z usługą spedycyjną, wynikają przede wszystkim z przepisów kodeksu cywilnego. Umowa spedycji została uregulowana w przepisach art. 794 – 804 kodeksu cywilnego. W myśl jednakże przepisu art. 796 kc do umowy spedycji zastosowanie mają także przepisy o zleceniu, o ile przepisy kodeksu cywilnego dotyczące spedycji nie stanowią inaczej. W szczególności do umowy spedycji odpowiednie zastosowanie mieć będą przepisy zawarte w następujących artykułach kodeksu cywilnego: art. 735 § 2, 737, 738, 739, 740, 742, 743, 744, 744, 745,

746, 747, 748 i 749. Natomiast, z powodu odrębnego unormowania w przepisach o spedycji, nie stosuje się do niej przepisu art. 734 kc (z wyjątkiem § 2 zdanie drugie o pełnomocnictwie), art. 735 § 1 art. 751 kc. Należy však podkreślić, iż szereg obowiązków spedytora, zasygnalizowanych w przepisach kodeksu cywilnego, znajduje swe odzwierciedlenie w przepisach innych ustaw bądź aktów niższego rzędu. I tak do obowiązków spedytora, występującego jako nadawca lub odbiorca przesyłki, przewożonej transportem drogowym, kolejowym lub śródlądowym zastosowanie znajdują przepisy ustawy z dnia

15 listopada 1984r. prawo przewozowe – zarówno w zakresie obowiązków nadawcy i odbiorcy, jak i ich uprawnień, a także przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego – szczególności w aspekcie szczegółowych wymagań dotyczących realizacji obowiązku spedytora do zabezpieczenia praw zleceniodawcy względem przewoźnika, jak również postanowienia Konwencji sporządzonej w Genewie o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR), a w zakresie innych gałęzi transportu -

przepisy ustawy z dnia 18 września 2001r. kodeks morski, postanowienia Konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, Bruksela 1924.08.25, postanowienia Reguł Hamburgskich – czyli Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie przewozu towarów morzem, Hamburg 1978, postanowienia Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., postanowienia Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, Warszawa 1929.10.12, wraz z Konwencją, uzupełniającą Konwencję Warszawską o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny, Guadalajara 1961.09.18. Na podmiocie wykonującym czynności spedycyjne ciąży też obowiązek o charakterze administracyjnoprawnym, wynikające z całej gamy innych ustaw oraz aktów prawnych niższego rzędu, wydanych na podstawie tych ustaw, w tym na przykład z przepisów ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych, przepisów regulujących warunki zdrowotne żywności i żywienia, o odpadach, o obrocie z zagranicą towarami, technologiami i usługami o znaczeniu strategicznym dla bezpieczeństwa państwa, a także dla utrzymania międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa. Zgodnie z regulacjami, wynikającymi z polskiego prawa, wykonywanie działalności spedycyjnej polega na dokonywaniu czynności, związanych z zakresem funkcjonowania przedsiębiorstwa spedytora, a polegających na wysyłaniu lub odbiorze przesyłki albo na dokonywaniu innych usług związanych z jej przewozem. Spedytor może występować w imieniu własnym albo w imieniu dającego zlecenie. W 2004 r. FIATA oraz CLECAT wspólnie opracowały i wprowadziły w życie oficjalne określenie działalności spedycyjnej i logistycznej (FIATA Secretariat Doc. CL04/06). W świetle tego określenia, usługi spedycyjne i logistyczne oznaczają „związaną z transportem – przy użyciu jednej gałęzi transportu lub z transportem multimodalnym – działalność każdego rodzaju, w tym konsolidację, składowanie, przeładunek, pakowanie lub dystrybucję towarów, jak również inne usługi komplementarne, doradcze i pomocnicze z tym związane, w tym – ale nie wyłącznie – usługi związane ze sprawami celnymi i skarbowymi,

przedstawianie towarów dla celów urzędowych, aranżowanie ubezpieczenia towarów, przyjmowanie lub zajmowanie się płatnością lub dokumentami związanymi z towarem. Pojęcie czynności spedycyjnych obejmuje także świadczenie usług logistycznych przy użyciu nowoczesnych źródeł informacji, technologii i komunikacji w powiązaniu z transportem, przeładunkiem lub składowaniem towarów – i de facto wiąże się z zarządzaniem całym łańcuchem dostawy towarów”. Jak się może wydawać, pojęcie usług spedycyjnych, w ujęciu prezentowanym przez organizację międzynarodową, jest znacznie szersze niż pozornie wąska, kodeksowa regulacja spedycji w polskim systemie prawnym. Nie oznacza to wszakże, że strony umowy spedycji, opartej o prawo polskie, nie mogą wzbogacić nawiązywanego stosunku prawnego o inne elementy dla nich istotne, a związane z procesem dostawy towaru. Regulacja kodeksowa na to pozwala, albowiem używa w odniesieniu do spedycji szerokiego pojęcia „innych usług związanych z przewozem towaru”. Usługi te wpisują się w katalog czynności spedycyjno-logistycznych, skonstruowany przez FIATA i CLECAT. Można go rozwinąć, nazywając poszczególne czynności, które wykonywać może spedytor, na przykład udzielanie instrukcji i porad w zakresie warunków przewozu, wyboru środka transportu oraz trasy przewozu przesyłek, opracowanie instrukcji wysyłkowej, przygotowanie przesyłek do przewozu, np. pakowanie, konfekcjonowanie, kontrola ilościowa, jakościowa, wagowa, znakowanie przesyłek, załadunek, wyładunek, przeładunek, organizowanie czynności ładunkowych, konwojowanie, składowanie i innych czynności związanych z przemieszczaniem przesyłek, zawieranie umów o przewóz, umów przechowania, składowania oraz innych umów związanych z dostawą towaru lub wynikających ze zlecenia spedycyjnego oraz monitorowanie wykonywania tych umów przez osoby trzecie, sporządzanie, wystawianie i przysyłanie dokumentów przewozowych, zgłaszanie przesyłek do ubezpieczenia – na życzenie zleceniodawcy, aranżowanie odprawy celnej i zastępowanie zleceniodawcy w tych czynnościach na mocy udzielonego upoważnienia, występowanie do właściwych urzędów o pozwolenia na przewóz przesyłek bądź ich wprowadzenie na obszar celny Unii Europejskiej, składowanie przesyłek, opieka nad przesyłką w czasie przewozu, w tym informowanie zleceniodawcy o przeszkodach w jego wykonaniu, podejmowanie czynności po-

trzebnych do uzyskania zwrotu nienależnie pobranych sum z tytułu przewoźnego, cła i innych należności związanych z przewozem przesyłki, podejmowanie czynności w celu zabezpieczenia praw zleceniodawcy lub osoby przez niego wskazanej względem osób trzecich, działających na zlecenie spedytora lub w inny sposób związanych z przewozem przesyłki, w szczególności poprzez sporządzanie dokumentacji szkodowej i wymaganych reklamacji, współpraca z drugą – w stosunku do zleceniodawcy spedytora – stroną kontraktu handlowego lub innymi osobami, pośrednikami, związanymi z dostawą towaru, w celu ustalenia jak najkorzystniejszej dla zleceniodawcy opcji dostawy, świadczenie innych czynności, nawet niewymienionych w zleceniu spedycyjnym, jeśli są one niezbędne dla jego prawidłowego wykonania.

Należy podkreślić, iż kodeks cywilny w istocie nie zawiera definicji usług spedycyjnych, lecz wprowadza definicję umowy spedycji. *Essentialia negotii* takiej umowy to odpłatne:

1) wysłanie lub 2) odbiór przesyłki, bądź 3) dokonywanie innych usług związanych z przewozem towaru. W braku jednego z powyższych elementów, zawarta umowa nie będzie umową spedycji, lecz umową zlecenia lub umową nienazwaną, o świadczenie usług, do której stosuje się przepisy o zleceniu. Nawet mimo wystąpienia jednego z trzech elementów spedycji w umowie stron, zawarta umowa nie będzie mogła być uznana za umowę spedycji, jeśli osobą zobowiązaną do świadczenia tychże usług, nie będzie przedsiębiorca. W ujęciu kodeksu cywilnego, umowa spedycji jest umową o świadczenie usług, nazwaną, konsensualną, jednostronnie zawodową, odpłatną i wzajemną.

Na miano umów nazwanych zasługują umowy, których przedmiotowo istotne elementy (*essentialia negotii*) wynikają z kodeksu cywilnego bądź innych ustaw. *Essentialia negotii* umowy spedycji określone są w przepisie art. 794 k.c.

Umowa ma charakter konsensualny, jeżeli do zawarcia takiej umowy wystarczy porozumienie stron, którego mocą dochodzi do nawiązania stosunku prawnego (solo consensu). Taki charakter prawny umowy spedycji wywieść można z użycia w art. 794 k.c. słów „spedytor zobowiązuje się ...”. W odróżnieniu od umów konsensualnych spotyka się także umowy realne, czyli umowy, do zaistnienia których potrzebne jest przystąpienie do ich wykonania. Umową realną do

1994 r. była umowa przewozu, w świetle ówczesnych regulacji ustawy Prawo przewozowe, albowiem, aby zaistniał stosunek przewozu, przewoźnik musiał przyjąć przesyłkę do przewozu oraz przyjąć list przewozowy (tzn. wypełniony przez nadawcę formularz listu przewozowego). Wola osoby dokonującej czynności prawnej może być wyrażona przez każde zachowanie się tej osoby, które ujawnia jej wolę w sposób dostateczny, w tym również przez ujawnienie tej woli w postaci elektronicznej (oświadczenie woli – art. 60 k.c.) chyba, że ustawa wyraźnie przewiduje wymóg zachowania szczególnej formy, np. pisemnej czy w postaci aktu notarialnego. Oświadczenia woli w celu zawarcia umowy spedycji mogą być zatem złożone w dowolnej formie: pisemnej, ustnej lub elektronicznej – albowiem przepisy kodeksu cywilnego, ani inne przepisy prawa, nie zastrzegają dla umowy spedycji żadnej szczególnej formy. Podkreślić należy, iż forma listu, przesłanego pocztą elektroniczną, jakkolwiek pozornie wydaje się formą pisemną, taką nie jest, gdyż do zachowania formy pisemnej wymagane jest własnoręczne złożenie podpisu (lub bezpiecznego podpisu elektronicznego). Należy jednak unikać zawierania umowy spedycji wyłącznie w formie ustnej, gdyż w praktyce rodzić to może szereg nieporozumień, a także problemy dowodowe, i to zarówno dla jednej, jak i dla drugiej strony umowy spedycji. Umowa może być także zawarta w drodze aukcji albo przetargu. Jeżeli zaś strony prowadzą negocjacje w celu zawarcia umowy, zostaje ona zawarta, gdy strony dojdą do porozumienia, co do wszystkich jej postanowień, które były przedmiotem negocjacji. W praktyce najczęściej zdarza się, iż oświadczenie woli spedytora i oświadczenie woli zleceniodawcy zawarte są w dwóch różnych dokumentach. Dokumentem, który spedytorki składa swemu zleceniodawcy, jest najczęściej oferta. Charakter prawny oferty opisany został w przepisach kodeksu cywilnego – w art. 66 i następujących. Zgodnie z art. 66 k.c. oświadczenie drugiej stronie woli zawarcia umowy stanowi ofertę, jeżeli określa istotne postanowienia tej umowy. Istotne postanowienia umowy spedycji (*essentialia negotii*) to zobowiązanie spedytora do dokonania jednej z czynności, wymienionej w art. 794 k.c. (wysłanie, odbiór lub inna czynność związana z przewozem przesyłki) oraz wynagrodzenie spedytora. Jeśli zatem składana przez spedytora oferta zawiera określenie przedmiotu usługi oraz poziom wynagrodzenia spedytora, to będzie ofertą w rozumieniu prawa. Jeśli

natomiast w ofercie spedytora któregoś z tych elementów zabraknie, dokument ten nie będzie ofertą, lecz tzw. „zaproszeniem do rokowań”. Jeśli spedytorki nie oznaczył w ofercie terminu, w ciągu którego oczekiwać będzie odpowiedzi, oferta złożona w obecności zleceniodawcy albo za pomocą środka bezpośredniego porozumiewania się na odległość (np. faksu), przestaje wiązać, gdy nie zostanie przyjęta niezwłocznie; złożona w inny sposób przestaje wiązać z upływem czasu, w którym spedytorki mógł w zwykłym toku czynności otrzymać odpowiedź wysłaną bez nieuzasadnionego opóźnienia. W stosunkach między przedsiębiorcami oferta może być odwołana przed zawarciem umowy, jeżeli oświadczenie o odwołaniu zostało złożone drugiej stronie przed wysłaniem przez nią oświadczenia o przyjęciu oferty – chyba, że w samej treści oferty określono termin, w którym oferta może być przyjęta. W myśl przepisu art. 68 k.c., przyjęcie oferty dokonane z zastrzeżeniem zmiany lub uzupełnienia jej treści poczytuje się za nową ofertę, a zatem jeśli potencjalny zleceniodawca w zasadzie przyjmie ofertę, ale np. będzie chciał negocjować poziom wynagrodzenia spedytorki lub też zmieni miejsce przeznaczenia przesyłki, to z kolei jego oświadczenie w tym przedmiocie stanowi ofertę, do której winien ustosunkować się spedytorki – z zachowaniem zasad powyższych. Jednakże skierowana do spedytorki przez jego potencjalnego zleceniodawcę (przedsiębiorcę) odpowiedź na ofertę z zastrzeżeniem zmian lub uzupełnień, ale niezmienną istotnie treści oferty, traktowana będzie jak przyjęcie oferty. W takim wypadku strony wiąże umowa o treści określonej w ofercie, z uwzględnieniem zastrzeżeń zleceniodawcy. Wówczas spedytorki, jeśli takie zmiany byłyby dla niego niekorzystne, musi niezwłocznie sprzeciwić się ich włączeniu do umowy.

Dokumentem, który zleceniodawca składa spedytorki, jest zlecenie spedycyjne. Niejednokrotnie strony podpisują umowę generalną, dotyczącą długoterminowej współpracy w zakresie spedycji, której załącznikiem jest cennik usług spedytorki i wykaz innych kosztów, związanych z wykonaniem spedycji. Należy przypomnieć, że w świetle przepisów art. 65 § 2 k.c. w umowach należy raczej badać, jaki był zgodny zamiar stron i cel umowy, aniżeli opierać się na dosłownym jej brzmieniu.

Umowa, zatytułowana umową o usługi spedycyjne, nie będzie zatem potraktowana jako umowa spedycji, jeśli ze zgodnego zamiaru stron, opisanego w umowie, wynikać

będzie, iż celem stron było zawarcie umowy przewozu lub wyłącznie umowy o usługi agencji celnej („zwykłego” zlecenia).

Umowa spedycji zwana jest umową „jednostronnie zawodową”, albowiem z przepisu art. 794 k.c. wynika, że to spedytorki, a nie jego zleceniodawca, winien działać w zakresie swego przedsiębiorstwa. Zleceniodawca spedytorki może zatem nie być przedsiębiorcą, ale spedytorki być nim musi.

Warunkiem *sine qua non* uznania danej umowy za spedycyjną jest jej odpłatność. Przepis art. 794 k.c. stanowi bowiem, iż spedytorki zobowiązuje się do wykonania spedycji „za wynagrodzeniem”. Umowa, nawet podobna do spedycji, umową spedycji nie będzie, jeśli z jej postanowień wynikać będzie nieodpłatność.

Umowa spedycji jest przeto umową wzajemną. Przez zawarcie umowy spedycji spedytorki zobowiązuje się bowiem do wysłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług, związanych z jej przewozem, zleceniodawca spedytorki zobowiązuje się natomiast do zapłaty spedytorki wynagrodzenia. Obie strony umowy spedycji są zatem wzajemnie w stosunku do siebie dłużnikami i wierzycielami. Dług spedytorki sprowadza się do obowiązku wykonania spedycji, jego wierzytelnością natomiast jest prawo do żądania zapłaty wynagrodzenia. Z kolei długiem zleceniodawcy jest należne spedytorki wynagrodzenie (świadczenie zapłaty tego wynagrodzenia), a jego wierzytelnością – prawo żądania od spedytorki wykonania spedycji towaru. Długiem zleceniodawcy może też być kwota zażądaną przez spedytorki zaliczki (art. 743 k.c. w zw. z art. 796 k.c.), jeśli żądanie takie zostanie przez spedytorki sformułowane. Wówczas wierzytelnością spedytorki jest prawo żądania zapłaty takiej zaliczki przez zleceniodawcę (jeśli wykonanie spedycji wymaga wydatków). Jeżeli po stronie zleceniodawcy występują dwie lub więcej osób, ich odpowiedzialność względem spedytorki jest solidarna.

Kodeks cywilny przewiduje dwie odmiany konstrukcyjne umowy spedycji. Może ona występować jako umowa tzw. „zastępstwa pośredniego” (spedytorki działa w imieniu własnym), albo jako umowa „zastępstwa bezpośredniego” (spedytorki działa w imieniu zleceniodawcy). Dualistyczna konstrukcja prawna umowy spedycji sprawia, że skutki prawne zawartej pomiędzy stronami umowy będą różne w zależności od tego, która z odmian konstrukcyjnych znajdzie w konkretnej umowie spedycji zastosowanie. Jeżeli spedytorki działać będzie w imieniu własnym, to

niejednokrotnie zobowiązany będzie do przelania na swego zleceniodawcę praw, uzyskanych np. z tytułu umowy przewozu. Znacznie częściej spotyka się tę właśnie formę świadczenia usług przez spedytora.

Obowiązki spedytora mają co do zasady (z jednym wyjątkiem) charakter niepieniężny. Spedytor zobligowany jest do wykonania tego, do czego się zobowiązał mocą umowy spedycji (obowiązek wykonania zobowiązań nałożonych umową). Jeśli więc zobowiązał się do wysłania przesyłki, winien starannie dobrać przewoźnika, którym się posłuży. Jeśli w skład jego zobowiązań wchodzi też inne czynności, winien je wykonać samodzielnie lub posługując się podwykonawcami, których profesjonalizm i jakość świadczonych usług nie budzą wątpliwości spedytora, a wręcz budzą jego zaufanie. Spedytor, w celu wykonania spedycji, zobowiązany jest przedsięwziąć wszelkie dostępne mu środki faktyczne i prawne oraz zachować stosowną zapobiegliwość.

Zasadą jest, iż obowiązkiem spedytora jest działanie z dołożeniem należytej staranności (obowiązek zachowania należytej staranności). Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 13 lipca 1977 r., sygn. akt I CR 296/77 (Lex nr 7965), spedytor obowiązany jest do wykonywania usług, w ciągu całego procesu przewozowego, w sposób tak staranny i fachowy, aby zleceniodawca nie poniósł szkody, a w razie jej powstania, aby można było ustalić, w jakiej fazie przewozu lub czynności spedycyjnych szkoda powstała oraz aby zleceniodawca mógł skutecznie dochodzić odszkodowania od jej sprawcy. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 17 sierpnia 1993 r., sygn. akt III CRN 77/93 (OSNC 1994/3/69) uznał, że należyta staranność dłużnika, określana przy uwzględnieniu zawodowego charakteru prowadzonej przez niego działalności gospodarczej, obejmuje także znajomość obowiązującego prawa oraz następstw z niego wynikających w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej. Niezachowanie należytej staranności, to uchybienie takiemu modelowi postępowania, który w danej sytuacji jest właściwy ze względu na cel umowy, a w umowach kwalifikowanych, takich jak spedycja, przy uwzględnieniu zawodowego charakteru działalności zobowiązanego.

Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 1971 r., sygn. akt I CR 566/70 (OSNC 1971/9/157), usługi spedycyjne mają charakter fachowej pomocy w obsłudze przewozu towarowego (obowiązek działania fachowego i profesjonalnego). Pomoc ta z reguły powinna obejmować także

udzielanie porad co do sporządzenia dokumentów handlowych związanych z przewozem w taki sposób, jaki jest niezbędny do uniknięcia trudności w odbiorze przesyłek. Spedytor musi więc dbać nie tylko o staranny dobór podwykonawców, ale też o to, by sporządzane przez niego dokumenty były prawidłowe, jasne i czytelne, odpowiadające literze prawa. Nie można jednak wymagać od spedytora, aby przy każdej przesyłce przeznaczonej do przewozu sprawdzał, czy profesjonalny przewoźnik zastosował właściwy środek transportu (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 stycznia 2004 r., sygn. akt II CK 389/02 – OSNC 2005/2/38).

W świetle przepisu art. 797 k.c., spedytor jest zobowiązany do podejmowania czynności potrzebnych do uzyskania zwrotu nienależnie pobranych sum z tytułu przewoźnego, cła i innych należności, związanych z przewozem przesyłki (obowiązek dbałości o interes zleceniodawcy). Spedytor powinien dbać, aby wszelkie opłaty były właściwie obliczone, a te opłaty to nie tylko cło i przewoźne, ale także składki ubezpieczeniowe (jeśli zaaranżowanie ubezpieczenia towaru było treścią umowy spedycji), opłaty za czynności ładunkowe, składowe, opłaty skarbowe, podatki, myta itd. Obowiązek ten nie sprowadza się wyłącznie do zabezpieczenia roszczeń zleceniodawcy o zwrot nienależnie pobranych sum. Przepis ten bowiem wyraźnie stanowi o obowiązku przedsięwzięcia wszelkich czynności, aby te niesłusznie pobrane kwoty odzyskać.

Czuwanie nad przebiegiem przewozu może być wyraźnie spedytorowi powierzone jako odrębne zobowiązanie, wynikające z treści udzielonego zlecenia. Nawet, gdyby zleceniodawca nie sformułował w ten sposób swoich oczekiwań względem spedytora, w świetle przepisu art. 798 k.c. spedytor zobowiązany jest do podjęcia czynności potrzebnych do zabezpieczenia praw zleceniodawcy lub osoby przez niego wskazanej względem przewoźnika albo innego spedytora. Obowiązek ten sprowadza się głównie do zebrania i zabezpieczenia potrzebnych dowodów, dopilnowania sporządzenia protokołów, zgłoszenia we właściwym czasie zastrzeżeń, czy wniesienia reklamacji (obowiązek sprawowania nadzoru nad przebiegiem procesu transportowego).

Spedytor, będący odbiorcą przesyłki z dokumentu przewozowego obowiązany jest zapobiec wygaśnięciu roszczeń przeciwko przewoźnikowi, poprzez protokolarnie ustalenie wraz z przewoźnikiem stanu przesyłki, jeśli doznała ona uszkodzeń lub braków. I tak

przykładowo znajdująca zastosowanie do międzynarodowego przewozu drogowego Konwencja CMR w art. 30 ust. 1 stanowi, że jeżeli odbiorca przyjął towar, nie sprawdzony wraz z przewoźnikiem jego stanu albo nie zgłosiwszy przewoźnikowi zastrzeżeń wskazujących ogólnie rodzaj braku lub uszkodzenia, domniemywa się, że otrzymał towar w stanie opisanym w liście przewozowym. Analogicznie stanowi ustawa w art. 76 Prawo przewozowe, przewidując, że przyjęcie przesyłki przez uprawnionego bez zastrzeżeń, powoduje wygaśnięcie roszczeń z tytułu ubytku lub uszkodzenia, chyba że szkodę stwierdzono protokolarnie przed przyjęciem przesyłki przez uprawnionego, zaniechano takiego stwierdzenia z winy przewoźnika, ubytek lub uszkodzenie wynikało z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika lub też szkodę, niedającą się z zewnątrz zauważyć, uprawniony stwierdził po przyjęciu przesyłki i w terminie 7 dni zażądał ustalenia jej stanu oraz udowodnił, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu, a jej wydaniem. Ponieważ w świetle przepisu art. 75 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe dochodzenie roszczeń przeciwko przewoźnikowi dopuszczalne jest dopiero po wyczerpaniu drogi reklamacji, obowiązek do złożenia takiej reklamacji także spoczywa na spedytorze. Nie ciąży natomiast na spedytorze obowiązek dochodzenia od przewoźnika roszczeń odszkodowawczych z tytułu braków w przesyłce lub jej uszkodzenia na drodze sądowej.

Należy zważyć, iż w świetle § 4 i § 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego, reklamacja do przewoźnika drogowego, kolejowego i śródlądowego winna odpowiadać przepisanyemu wymogom. Nieuzupełnienie – na wezwanie przewoźnika – przez spedytora braków reklamacji w określonym terminie może spowodować uznanie reklamacji za niewniesioną, co spowoduje brak możliwości po stronie zleceniodawcy spedytora dochodzenia roszczeń od przewoźnika przed sądem. Jednocześnie spedytor narazi się na zarzut niedopełnienia obowiązku działania z należyłą starannością, albowiem należyta staranność, jak to zostało wskazane wyżej, to także znajomość przepisów prawa i konsekwencji ich naruszenia.

Spedytor, z mocy przepisu art. 740 k.c. w zw. z art. 796 k.c., ma obowiązek udzielania swemu zleceniodawcy potrzebnych wiadomości w trakcie realizacji zlecenia spedycyjnego (obowiązek zdania relacji z przebiegu

sprawy). Przyjmuje się, iż spedytor winien czynić ten obowiązek jeśli nie z własnej inicjatywy, to przynajmniej niezwłocznie na wezwanie zleceniodawcy. Po wykonaniu zlecenia (bądź też po wcześniejszym rozwiązaniu umowy), spedytor ma obowiązek, już bez wezwania, złożyć swemu zleceniodawcy sprawozdanie z wykonanych czynności. Sprawozdanie to winno zawierać niezbędne informacje o przebiegu usługi.

Z mocy przepisów art. 740 k.c. i 741 k.c. w zw. z art. 796 k.c., spedytor ma obowiązek wydania swemu zleceniodawcy wszystkiego, co w trakcie wykonywania dla niego uzyskał (obowiązek rozliczenia się). Będą to zarówno dokumenty, rzeczy (głównie ruchomości), jak i pieniądze. Spedytorowi nie wolno używać we własnym interesie pieniędzy oraz rzeczy zleceniodawcy. Spedytor ma też obowiązek zapłaty zleceniodawcy odsetek ustawowych od sum pieniężnych, zatrzymanych ponad potrzebę, wynikającą z wykonywanej usługi. Jeśli np. spedytor zażąda od swego zleceniodawcy zapłaty zaliczki (art. 743 k.c. w zw. a art. 796 k.c.), a okaże się, że uiszczona przez zleceniodawcę zaliczka przekracza rzeczywiste, i dające się w chwili żądania jej zapłaty przewidzieć, wydatki spedytora, od kwoty zaliczki przekraczającej te wydatki spedytor winien zapłacić zleceniodawcy odsetki w wysokości ustawowej. Zobowiązanie to – za wyjątkiem obowiązku wydania rzeczy i dokumentów – ma charakter pieniężny.

Umowa spedycji jest umową wzajemną, a zatem to, co jest uprawnieniem spedytora, jest z reguły obowiązkiem jego zleceniodawcy. Zobowiązania zleceniodawcy spedytora naj-

częściej – ale nie wyłącznie – będą miały charakter pieniężny.

Umowa spedycji jest umową odpłatną, a zatem spedytorowi należy się wynagrodzenie obliczone według taryfy spedytora, lub w wysokości umówionej prowizji, czy też wynagrodzenie ryczałtowe, wynikające z umowy spedycji (obowiązek zapłaty spedytorowi umówionego wynagrodzenia). Termin zapłaty tego wynagrodzenia winien być uzgodniony pomiędzy stronami w umowie, w przeciwnym razie wynagrodzenie będzie spedytorowi należne po wykonaniu zlecenia, na wezwanie. Jeśli zleceniodawca spedytora opóźniać się będzie z zapłatą wynagrodzenia, spedytor ma prawo do obciążenia go odsetkami ustawowymi albo umownymi, jeśli umowa spedycji zawierać będzie dodatkowe postanowienia w przedmiocie stopy odsetek.

Zleceniodawca zobowiązany jest – oprócz zapłaty wynagrodzenia – do zwrotu spedytorowi wydatków, które ten poczynił w celu należytego wykonania zlecenia (obowiązek zwrotu spedytorowi wydatków), wraz z odsetkami ustawowymi od dnia poniesienia tych wydatków przez spedytora (art. 742 k.c. w zw. z art. 796 k.c.). Zasada ta w pełni znajduje odzwierciedlenie w przypadku zastosowania przez strony umowy spedycji prowizyjnego systemu wynagrodzenia spedytora. Jeżeli jednak wynagrodzenie spedytora oznaczone zostało ryczałtowo, jako swoista „cena” za usługę, spedytor będzie mógł na tej podstawie prawnej dochodzić od zleceniodawcy tylko tych wydatków, które nie zostały uwzględnione w wynagrodzeniu ryczałtowym, bo albo wyraźnie zostały z niego wyłączone mocą

umowy, albo też nie dało się ich przewidzieć w chwili zawierania umowy.

Jeśli wykonanie spedycji wymaga wydatków – a najczęściej wymaga – zleceniodawca na żądanie spedytora winien udzielić mu odpowiedniej zaliczki (obowiązek zapłaty zaliczki) - art. 743 k.c. w zw. z art. 796 k.c. Odpowiednie, to znaczy uzasadnionej poziomem dających się oszacować, spodziewanych wydatków. Niewykonanie tego obowiązku, mimo złożenia przez spedytora uzasadnionego żądania, zrodzi uprawnienie spedytora do wypowiedzenia umowy.

Co do zasady zleceniodawca ma obowiązek współdziałania ze spedytorem, albowiem trudno wyobrazić sobie, aby spedytor mógł prawidłowo wykonać usługę, nie znając szczegółów dotyczących towaru ani oczekiwań zleceniodawcy. Realizacja tego obowiązku przewija się zresztą w różnych aktach prawnych. Np. Konwencja CMR przewiduje, że jeśli wykonanie przewozu i wydanie przesyłki odbiorcy następuje z trudnością, osobą uprawnioną i zobowiązaną do udzielenia przewoźnikowi instrukcji w tej mierze jest nadawca. Nadawcą tym może być spedytor, ale niejednokrotnie, bez uzyskania akceptacji swego zleceniodawcy, spedytor nie będzie w stanie prawidłowo zadysponować towarem. Nadto, z przepisu art. 737 k.c. *a contrario* wynika, że zleceniodawca zobowiązany jest do wyrażenia swego stanowiska w przedmiocie odstąpienia od umówionego sposobu wykonania zlecenia przez spedytora, jeśli zaistnieje taka konieczność. (B.J.)

## Prawa i obowiązki przewoźnika lądowego

Zgodnie z art. 774 kodeksu cywilnego przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Natomiast przez umowę przewozu rzeczy przewoźnik zobowiązuje się za wynagrodzeniem do przewiezienia oznaczonej przesyłki i do wydania jej uprawnionemu odbiorcy. Umowa przewozu może także przewidywać postanowienia

dodatkowe, takie jak na przykład obowiązek ładunkowy (art. 43 ustawy prawo przewozowe), obowiązek załatwienia spraw celnych (art. 11 Konwencji CMR), zawarcie umowy ubezpieczenia przesyłki (art. 6 ust. 2 lit. e Konwencji CMR) itd. Podkreślić wszak wypada, że za wykonanie tych czynności dodatkowych odpowiedzialność przewoźnika kształtować się będzie na zasadzie winy (art. 471 kc), nie zaś na zasadzie ryzyka. Co do

zasady, niezależnie od rodzaju przewozu, przy przyjęciu przesyłki do przewozu przewoźnik jest obowiązany sprawdzić widoczny stan towaru i jego opakowania, a jeżeli nie ma możliwości sprawdzenia tego w wystarczający sposób, winien wpisać w dokumencie przewozowym uzasadnione zastrzeżenia. Nadawca ma prawo żądać sprawdzenia przez przewoźnika wagi brutto albo inaczej wyrażonej ilości towaru. Może on także żądać

sprawdzenia zawartości sztuk przesyłki, przewoźnik zaś może domagać się zapłaconych kosztów sprawdzenia.

Podobnie jak umowa spedycji, umowa przewozu także jest umową nazwaną, konsensualną, wzajemną, jednostronnie zawodową i odpłatną.

Podkreślenia wszak wymaga istotna różnica pomiędzy umową spedycji a umową przewozu. O ile bowiem ta pierwsza zaliczana jest do kategorii umów starannego działania, a tyle umowa przewozu ma charakter prawny umowy rezultatu.

Co charakterystyczne, umowa przewozu wykonywana jest przewoźnika na rzecz osoby nie będącej stroną umowy przewozu – czyli na rzecz odbiorcy. Jako że odbiorca jest beneficjentem świadczenia przewoźnika, poszczególne akty prawne, regulujące dany rodzaj przewozu, przewidują obowiązki odbiorcy względem przewoźnika. Obowiązki te, jako mające swe źródło w ustawie – czyli o obowiązki o charakterze *ex lege* – nie mogą być zmienione ani zniesione wolą stron. I tak na przykład w myśl art. 13 Konwencji CMR po przybyciu towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, odbiorca ma prawo żądać od przewoźnika wydania za pokwitowaniem drugiego egzemplarza listu przewozowego oraz towaru. Jednakże w takim przypadku odbiorca staje się zobowiązany do zapłaty przewoźnikowi kwoty należności wynikającej z listu przewozowego. W przypadku sporu w tym przedmiocie przewoźnik obowiązany jest dostarczyć towar tylko wówczas, gdy odbiorca udzieli mu zabezpieczenia. Podobne uregulowanie wynika z przepisu art. 51 ustawy prawo przewozowe.

Istota umowy przewozu sprowadza się do obowiązku przewiezienia ładunku, załadowanego przez nadawcę (chyba że z umowy przewozu lub przepisu szczególnego wynika co innego) na środek transportu przewoźnika – oraz do podstawienia obciążonego (chyba, że co innego wynika z umowy przewozu lub przepisu szczególnego) środka transportu do dyspozycji odbiorcy. W skład obowiązków przewoźnika nie wchodzi przeto czynności związane ani z nadaniem przesyłki do przewozu, ani też z jej odbiorem – tylko sam przewóz. Jednakże za szkody powstałe podczas owego przewozu przewoźnik drogowy odpo-

wiada na najostrożniejszej z zasad odpowiedzialności, przewidzianych w różnych systemach prawnych, a mianowicie na zasadzie ryzyka<sup>1</sup>.

Zasada ryzyka charakteryzuje się szczególną konstrukcją przepisu ją statuującego, który przewiduje, iż podmiot odpowiedzialny za szkodę ponosi za nią odpowiedzialność, nawet jeśli do szkody doszło z przyczyn przez ten podmiot niezawinionych – chyba, że szkoda jest wynikiem enumeratywnie wymienionych w normie prawnej przyczyn, zwanych przesłankami egzoneracyjnymi. Zatem nie wystarczy, by podmiot odpowiedzialny na zasadzie ryzyka dokonał ekskulpacji wykazując, iż nie ponosi winy. Podmiot ten, chcąc uwolnić się od odpowiedzialności winien wykazać istnienie przynajmniej jednej z wymienionych w przepisie prawa przyczyn egzoneracyjnych.

Zgodnie z przepisem art. 65 ust. 1 ustawy prawo przewozowe przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki, przy czym ową przesyłkę towarową stanowią rzeczy przyjęte do przewozu na podstawie listu przewozowego. Przesyłkę stanowi także kontener, jeśli nie jest własnością przewoźnika drogowego. W tym przypadku bowiem traktowany winien być jako środek transportu. Najczęściej zresztą kontener nie pozostaje własnością przewoźnika drogowego, lecz przewoźnika morskiego.

Przewoźnik, zgodnie z przepisem ustępu 2 ww. artykułu, nie ponosi odpowiedzialności za szkodę, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały:

- z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, nie wywołanych winą przewoźnika,
- z właściwości towaru albo
- wskutek siły wyższej.

Na przewoźniku spoczywa wszak ciężar dowodu zaistnienia powyższych okoliczności (przynajmniej jednej z nich).

Wśród przyczyn leżących po stronie nadawcy lub odbiorcy, nie wywołanych winą przewoźnika, wymienia się najczęściej nadanie do przewozu przesyłki bez właściwego opakowania, załadowanie przesyłki do środka transportowego nie nadającego się do prze-

wozu przesyłek tego rodzaju, niewłaściwe załadowanie i zabezpieczenie przesyłki, nieprawidłowe zadeklarowanie wartości przesyłki i innych właściwości, niewłaściwe wypełnienie dokumentów przewozowych, wydanie błędnych zleceń przewoźnikowi<sup>2</sup>. Wyliczenie powyższe ma oczywiście charakter przykładowy, a zatem na przykład niewłaściwe manipulacje kontenerem przez terminal bądź inny podmiot, fizycznie przekazujący przesyłkę do przewozu (art. 47 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe), powodujące uszkodzenie tego kontenera, także będą mogły być zaliczone do przyczyn występujących po stronie nadawcy. Podkreślić jednak należy, iż ciężar dowodu na okoliczność istnienia przesłanek egzoneracyjnych spoczywa co do zasady na przewoźniku, nie zaś na roszcującym (nadawcy lub odbiorcy). Dopiero przepis art. 65 ust. 3 ustawy prawo przewozowe statuuje domniemanie prawne, że jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstały co najmniej z jednej z następujących przyczyn, to jest nadania pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieścisłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach szczególnych albo niezachowania przez nadawcę tych warunków, braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy, narażonych w tych warunkach na szkodę wskutek ich naturalnych właściwości, szczególnej podatności rzeczy na szkodę wskutek wad lub naturalnych właściwości, ładowania, rozmieszczenia lub wyładowywania rzeczy przez nadawcę lub odbiorcę lub przewozu przesyłek, które zgodnie z przepisami lub umową powinny być dozorowane, jeżeli szkoda wynikła z przyczyn, którym miał zapobiec dozorca, przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności określonej w ustępie 1.

Istnienie powyższych przyczyn szkody przewoźnik zobowiązany jest li tylko uprawdopodobnić, w odróżnieniu od wymienionych w ust. 2 przesłanek egzoneracyjnych, które muszą być przez przewoźnika udowodnione. Przewoźnik nie odpowiada także za ubytek przesyłki, której masy i liczby sztuk nie sprawdził przy nadaniu, jeżeli dostarczy ją bez śladu naruszenia, a w razie przewozu w zamkniętym środku transportowym – również z nienaruszonymi plombami nadawcy, chyba, że osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała

<sup>1</sup> Spory jurydyczne na tle art. 17 ust. 2 *in fine* Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) w przedmiocie, czy sformułowanie ostatniej z przesłanek uwalniających przewoźnika od odpowiedzialności, wyrażonych w tym przepisie, przemawia za przyjęciem w tej części do odpowiedzialności przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym zasady winy domniemanej, czy też w całości zasady ryzyka, z rozmysłem pozostawione zostają poza ramami niniejszego artykułu.

<sup>2</sup> Tak Krzysztof Wesołowski, „Odpowiedzialność przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek w świetle ustawy – Prawo Przewozowe”, Agencja rozwoju regionalnego S.A. w Zielonej Górze, Krzysztof Wesołowski, wydanie drugie uaktualnione na dzień 1 stycznia 1995 roku, Zielona Góra – 1995, str. 48 i nast.

w czasie od przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania. Jeżeli przesyłka nadeszła do miejsca przeznaczenia w pojemniku transportowym – czyli na przykład w kontenerze - nienaruszonym, zamkniętym przez nadawcę i z nienaruszonymi, założonymi przez niego plombami, domniemywa się, że szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu.

Za wszelkie inne będące przyczyną szkody zdarzenia, które nie będą mogły być zakwalifikowane jako uwalniające przewoźnika od odpowiedzialności w myśl art. 65 ust. 2 czy ust. 3 ustawy prawo przewozowe, czy to wywołane przez człowieka, czy nie (chyba, że zdarzenia te będą mogły być zaliczone do kategorii siły wyższej) przewoźnik drogowy, wykonujący przewóz przesyłki towarowej na terytorium kraju, odpowiedzialność ponosi.

Zasady odpowiedzialności przewoźnika, wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy, regulują postanowienia Artykułu 17 Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów – CMR (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.). W myśl tego

uregulowania przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało:

- winą osoby uprawnionej,
- jej (*osoby uprawnionej – przyp. BJ*) zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika,
- wadą własną towaru lub
- okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

Przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn: użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych oponą, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym; brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w ra-

zie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie; manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy; naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni; niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki; przewóz żywych zwierząt.

Analogicznie jak w przypadku art. 65 ust. 3 ustawy prawo przewozowe, wystarczy, jeśli przesyłki wyłączające odpowiedzialność przewoźnika międzynarodowego, wyrażone w art. 17 ust. 4 Konwencji CMR, zostaną przez przewoźnika li tylko uprawdopodobnione<sup>3</sup>. Natomiast wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika w oparciu o Art. 17 ust. 2 tej Konwencji musi już być przez przewoźnika udowodnione. (B.J.)

<sup>3</sup> Jak wynika z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1985-05-27, sygn. akt I CR 144/85 (OSNC 1986/6/99) wykazanie przez przewoźnika, że ze względu na okoliczności faktyczne utrata przesyłki mogła nastąpić z jednej lub z kilku przyczyn przewidzianych w art. 17 ust. 4 lit. d konwencji CMR, w tym również na skutek naturalnej podatności towaru na samozapalenie, stwarza domniemanie prawne z art. 18 ust. 2 CMR, zwalniające przewoźnika od opartej na zasadzie ryzyka odpowiedzialności odszkodowawczej za spalenie się przesyłki. Wysyłający może to domniemanie obalić, jeżeli udowodni, że szkoda nie jest następstwem żadnej z tych przyczyn szczególnych.

## Po pierwsze - sprawdzaj

Zawieranie umów to chleb powszedni w działalności spedycyjnej. W celu wykonania spedycji należy przecież zawrzeć z klientem (przyszłym zleceniodawcą) umowę spedycji, następnie zaś, jako że spedytor nie wykonuje wszystkich czynności osobiście - wręcz odwrotnie, w znakomitej większości przypadków odwołuje się do usług podwykonawców - zawrzeć umowy z tymi podwykonawcami.

Jeżeli z danym podmiotem spedytor współpracuje od dłuższego czasu, zapewne posiada w aktach odpisy dokumentów stanowiących podstawę działalności tegoż klienta czy podwykonawcy. Nawet wszak i w takim przypadku należy raz na jakiś czas owe dokumenty przejrzeć i porównać ze stanem faktycznym - celem sprawdzenia, czy się nie zdezaktualizowały. Jeśli jednak do rozpo-

częcia współpracy dochodzi po raz pierwszy – bądź jest ona wznawiana po długiej przerwie – odstąpienie od sprawdzenia przyszłego kontrahenta przed zawarciem z nim umowy można by nazwać wręcz ryzykanctwem.

Warto przeto sprawdzić, czy klient będący przedsiębiorcą jest zarejestrowany we właściwym rejestrze, a także zweryfikować i przeanalizować aktualność i kompletność danych podlegających wpisowi do tego rejestru.

### Osoby fizyczne

Korzystając z wyszukiwarki Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) na stronie <https://prod.ceidg.gov.pl/CEIDG/CEIDG.Public.Ul/Search.aspx> można sprawdzić, czy klient będący przedsię-

biorcą - osobą fizyczną (w tym także prowadzącą działalność w formie spółki cywilnej) zarejestrowany jest w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej. Warto też porównać ustalone w ten sposób dane z informacjami przekazanymi przez klienta.

Niezmiernie istotnym jest ustalenie adresu zamieszkania klienta, adres ten okaże się bowiem niezbędny w przypadku konieczności wytoczenia przeciwko owemu klientowi pozwództwa o zapłatę. Wskazanie w pozwie adresu miejsca prowadzenia działalności przedsiębiorcy prywatnego nie wystarcza i w przypadku niemożności podania adresu zamieszkania należy liczyć się ze zwrotem pozwu. Jak bowiem wynika z postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 1993-01-26 sygn. akt II CRN 74/92, pozew skierowany przeciwko osobie

fizycznej, prowadzącej działalność gospodarczą, powinien wskazywać miejsce zamieszkania tej osoby (art. 126 § 2 i art. 187 § 1 k.p.c.). Niestety, dane zawarte w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej nie obejmują miejsca zamieszkania przedsiębiorcy, będącego osobą fizyczną. Jeśli więc wcześniej – na etapie zawarcia umowy – ów adres zamieszkania ustalimy, znacznie przyspieszy to i uprości etap przygotowywania pozwu.

### Spółki handlowe i inne podmioty

Jeśli chodzi o innych przedsiębiorców, niebędących osobami fizycznymi<sup>1</sup>, dane o nich pozyskać można w oficjalnej wyszukiwarce Krajowego Rejestru Sądowego, prowadzonej przez Ministerstwo Sprawiedliwości: <http://krs.ms.gov.pl/login.aspx?ReturnUrl=%2fDefault.aspx> lub <https://ems.ms.gov.pl/start;jsessionid=cba5baf3a07ea8d2126ea4662254>.

Na tychże stronach można także sprawdzić klienta instytucjonalnego, niebędącego przedsiębiorcą – czyli fundację, stowarzyszenie itp. Podmioty takie rejestrowane są w rejestrze innych organizacji KRS<sup>2</sup>.

W szczególności zawsze warto przeanalizować, czy w ostatnim czasie nie nastąpiła całkowita zmiana zarządu oraz całkowita zmiana w składzie wspólników, co oczywiście nie musi, ale może – i, jak wskazuje praktyka, nierzadko oznacza albo przejście spółki przez grupę przestępczą, albo złą sytuację finansową spółki, która wymusiła „podstawienie” – w miejsce dotychczasowych członków zarządu – takich osób, o których wiadomo, że egzekucja z ich majątku osobistego będzie bezskuteczna<sup>3</sup>. Jeśli dalsza analiza takiego podmiotu wykaże, że podmiot ten na przykład nie złożył w sądzie rejestrowym wymaganego sprawozdania finansowego, stanowi to będzie potwierdzenie, że dzieje się źle. Jak bowiem uczy praktyka, ten, który nie ma nic do ukrycia, składa do rejestru wszystkie wymagane informacje, jak ustawodawca przykazał.

Co do zasady wynik analizy stopnia wykonania przez podmiot obowiązku corocznego składania w sądzie rejestrowym spra-

wozdań finansowych i uchwał je zatwierdzających jest nie do przecenienia. Spółka, która od początku swego istnienia nie złożyła ani jednego sprawozdania finansowego, jest bowiem zapewne spółką „martwą” albo też powołaną w celu nie w pełni legalnym. Spółka, która zaprzestała składania w sądzie rejestrowym swych sprawozdań finansowych jest zaś zapewne całkowitym bankrutem, który nie ma z czego zapłacić 290 zł<sup>4</sup> za rejestrację przyjęcia tegoż sprawozdania przez sąd rejestrowy. Albo wręcz nie ma komu tego sprawozdania sporządzić.

Nie trzeba wszak w tym celu udawać się do sądu rejestrowego i sprawdzać akt rejestrowych. Odpowiedź na to da nam bowiem analiza działu 3 rubr. 2 odpisu aktualnego z KRS, gdzie uwidoczniane są wpisy o wykonaniu przez podmiot będący spółką akcyjną, spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, spółką komandytowo – akcyjną lub spółką europejską obowiązku złożenia sprawozdania finansowego za kolejne lata obrotowe.

Żółte, a niekiedy nawet i czerwone światelko winno się nam zapalić, jeśli jednocześnie z innymi zmianami nastąpiła nagła, niezwiązana z np. połączeniem z inną spółką handlową, zmiana siedziby<sup>5</sup> podmiotu, powodująca zmianę sądu rejestrowego. Jako przykład można tu wskazać Mostostal Chojnice SA – obecnie Mostostal Chojnice SA w upadłości likwidacyjnej, którą to upadłość likwidacyjną poprzedziło nagłe przeniesienie siedziby spółki z Chojnic do Rudy Śląskiej. I co? I po zarejestrowaniu w dniu 9 czerwca 2011r. zmiany siedziby spółki z Chojnic na Rudę Śląską w dniu 9 sierpnia 2011r. Sąd Rejonowy w Gliwicach ogłosił upadłość tej spółki, obejmującą likwidację jej majątku.

Warto też pokusić się o sprawdzenie, korzystając np. z różnorodnych map internetowych, czy rodzaj adresu rejestrowego danego podmiotu pozwala przypuszczać, że siedziba firmy znajduje się w mieszkaniu prywatnym, czy adres ten podany jest w sposób na tyle dokładny i precyzyjny, że doręczenia korespondencji nie będą utrudnione. Zdarza się bowiem często, że siedziba przedsiębiorcy znajduje się w budynku wielo-

mieszkaniowym, składającym się z wielu klatek i wielu pięter, w KRS zaś ów adres oznaczony został li tylko z numeru budynku.

### Uwaga na spółki w organizacji

Jeśli oferta adresowana jest do spółki w organizacji (spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w organizacji lub spółki akcyjnej w organizacji), w ofercie winna znaleźć się klauzula, iż przyjęcie zlecenia do realizacji uzależnione jest od uprzedniego zarejestrowania podmiotu w KRS<sup>6</sup>. Zgodnie bowiem z przepisem art. 11 § 1 kodeksu spółek handlowych spółki kapitałowe w organizacji mogą we własnym imieniu nabywać prawa, w tym własność nieruchomości i inne prawa rzeczowe, zaciągać zobowiązania, pozywać i być pozywane, przy czym, w myśl § 3 tego artykułu, firma spółki kapitałowej w organizacji powinna zawierać dodatkowe oznaczenie "w organizacji". Jak stanowi przepis art. 12 ksh, spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w organizacji albo spółka akcyjna w organizacji z chwilą wpisu do rejestru staje się spółką z ograniczoną odpowiedzialnością albo spółką akcyjną i uzyskuje osobowość prawną. Z tą chwilą staje się ona podmiotem praw i obowiązków spółki w organizacji. Zgodnie z art. 13 § 1 ksh za zobowiązania spółki w organizacji odpowiadają solidarnie spółka i osoby, które działały w jej imieniu. Przy czym, jeżeli zawiązanie spółki nie zostało zgłoszone do sądu rejestrowego w terminie sześciu miesięcy od dnia zawarcia umowy spółki, umowa spółki ulega rozwiązaniu (art. 169 ksh). No i szukaj wiatru w polu. Z kręgu podmiotów, odpowiadających solidarnie za zobowiązania spółki, pozostaną nam już tylko osoby, które działały w jej imieniu. A które niekoniecznie mają miejsce zamieszkania w Polsce, nie mówiąc już o całkowitym braku wiedzy co do adresu ich zamieszkania i co do posiadanego przez te osoby majątku.

### Wszystkie podmioty

Zawsze warto uzyskane od potencjalnego klienta informacje sprawdzić także za pomocą wyszukiwarki NIP i REGON – odniesieniu do

<sup>1</sup> W szczególności spółki prawa handlowego, w tym spółki osobowe i kapitałowe

<sup>2</sup> Chyba, że prowadzą działalność gospodarczą; wówczas dodatkowo na swój wniosek rejestrowane są także w rejestrze przedsiębiorców

<sup>3</sup> Członkowie zarządu spółki z o. o. odpowiadają bowiem za jej zobowiązania całym swoim majątkiem, jeśli egzekucja z majątku spółki okazała się bezskuteczna.

<sup>4</sup> 40 zł opłaty sądowej za przyjęcie dokumentów oraz 250 zł na ogłoszenie w Monitorze Sądowym i Gospodarczym

<sup>5</sup> Siedziby – czyli miejscowości, a nie adresu tej siedziby

<sup>6</sup> Ewentualnie można rozważyć pełną przedpłatę, tyle, że przecież nigdy nie wiadomo, czy przy wykonywaniu spedycji nie powstaną inne, nie ujęte w ofercie koszty, których zapłaty trzeba będzie żądać na zasadzie art. 742 kc w zw. z art. 796 kc – np. koszty demmurażu.



podmiotów polskich na stronie prowadzonej przez Główny Urząd Statystyczny <http://www.stat.gov.pl/region/>, zaś w odniesieniu do nierezydentów z krajów członkowskich UE – na stronie [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/vies/lang.do?fromWhichPage=vies\\_home&selectedLanguage=PL](http://ec.europa.eu/taxation_customs/vies/lang.do?fromWhichPage=vies_home&selectedLanguage=PL). W ten sposób sprawdzimy, czy dany podmiot jest aktywnym podatnikiem VAT.

Korzystając z wyszukiwarki

<http://www.mf.gov.pl/index.php?const=2&dzial=2263&wysw=84> możemy sprawdzić, czy podmiotowi nadano nr EORI.

### Przewoźnicy

Przewoźnika, któremu chcemy powierzyć przewóz towaru, zweryfikować oczywiście należy w sposób opisany powyżej.

Ale to nie wszystko. Trzeba bowiem wskazać, że w myśl wyroku Sądu Najwyższego z dnia 2004-01-27 sygn. akt II CK 389/02 (Biul.SN 2004/6/8) należała staranność spedytora w rozumieniu art. 355 k.c. w zw. z art. 799 k.c. jest zachowana, jeśli spedytor wykaże, że powierzył określone usługi przewozowe przewoźnikowi, którego profesjonalizm i jakość świadczonych usług budziła zaufanie. Jak zbadać, czy można przewoźnika obdarzyć zaufaniem, czy też nie? Zapewne między innymi poprzez analizę okresu działania podmiotu na rynku, analizę i weryfikację posiadanych referencji, ustalenie kierunków realizowanych przewozów itp.

Zgodnie wszak z orzecnictwem Sądu Najwyższego jednym z istotniejszych kryteriów oceny przewoźnika jest posiadane przez niego **ubezpieczenie**.

Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 2004-02-18 sygn. akt V CK 227/03 wywiódł bowiem, iż element posiadania przez przewoźnika ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód w transporcie powinien mieć istotne znaczenie przy ocenie jego kondycji finansowej, a przez to renomy i rękami należytego wykonania umowy przewozu. Inaczej niż to ma miejsce w art. 429 k.c., odpowiedzialności spedytora nie uchyla samo tylko powierzenie przewozu profesjonalście.

Należy przeto ustalić, czy przewoźnik legitymuje się odpowiednią polisą odpowie-

dzialności cywilnej przewoźnika, przy czym, dokonując analizy adekwatności polisy spedytor winien wziąć pod uwagę wysokość sumy ubezpieczenia w odniesieniu do wartości przesyłki, wyłączenia odpowiedzialności polisowej ubezpieczyciela, w tym w szczególności odpowiedzialność ubezpieczyciela za wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej, za szkody będące wynikiem rażącego niedbalstwa i winy umyślnej przewoźnika i jego podwykonawców, za szkody będące wynikiem pozostawienia pojazdu bez opieki (ustalić zakres tego pojęcia, przyjęty w umowie ubezpieczenia), wysokość i rodzaj franszyzy, terminowość opłacania składek ubezpieczeniowych przez przewoźnika itd.

Spedytor winien także zweryfikować **flotę** przewoźnika – czyli ustalić, jakimi środkami transportu przewoźnik dysponuje, sprawdzić ich ilość i wiek, by na przypadek ewentualnej awarii środka transportu przewoźnik miał możliwość bezwzględnego podstawienia następnego, sprawnego pojazdu.

Warunkiem *sine qua non* skorzystania z usług przewoźnika drogowego winno być wszakże dostarczenie przez niego dokumentu uprawniającego go do wykonywania przewozów – czyli **zezwolenia**, zwanego na gruncie prawa polskiego licencją na krajowy transport drogowy bądź, w przypadku zamiaru powierzenia przewoźnikowi wykonania przewozu międzynarodowego – **licencji** na międzynarodowy transport drogowy, zwanej licencją wspólnotową. Posiadanie przez przewoźnika licencji należy dodatkowo zweryfikować; w odniesieniu do licencji wspólnotowej - korzystając z periodycznie aktualizowanego spisu ważnych licencji wspólnotowych, dostępnego na stronie <http://gitd.gov.pl/botm/index.php>, zaś posiadanie licencji na przewozy krajowe – poprzez kontakt telefoniczny ze starostwem powiatowym, które tę licencję wydało, albowiem ciągle jeszcze trwają prace<sup>7</sup> nad utworzeniem krajowego rejestru elektronicznego zezwoleń, o którym mowa w art. 16 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania

zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE.

Warto też pokusić się o zweryfikowanie prawdziwości podanych przez przewoźnika numerów telefonu numerów poprzez porównanie z numerami podanymi na stronie internetowej przewoźnika, w książce telefonicznej bądź innym dostępnym spisie numerów, a w przypadku spostrzeżenia różnicy – poprzez przeprowadzenie rozmowy telefonicznej z właściwymi osobami z ramienia przewoźnika, wybierając numer telefonu podany na stronie internetowej (w spisie itp.).

**Zdecydowanie należy stwierdzić, że skorzystanie przez spedytora z usług przewoźnika, który nie posiada ważnej polisy OCP (OCPD/ OCPU), legitymuje się polisą OC Spedytora lub inną polisą (np. OC małych i średnich przedsiębiorstw), nie opłacił w terminie składki ubezpieczeniowej bądź nie przedłożył odpowiedniej licencji uprawniającej do wykonywania przewozów, bez względu na przyczynę tego nieprzedłożenia, uznane będzie przez sąd rozpoznający ewentualne powództwo o odszkodowanie, wytoczone spedytorowi, za działanie nacechowane rażącem<sup>8</sup> niedbalstwem.**

W przypadku oświadczenia przewoźnika, że przy wykonaniu przewozów posługuje się podwykonawcami – czyli że działa jako przewoźnik umowny, skorzystanie z usług takiego przewoźnika winno być uwarunkowane sprawdzeniem, czy legitymuje się on posiadaniem ważnej licencji na wykonywanie przewozów krajowych wydanej temu przewoźnikowi jako pośrednikowi przy przewozie rzeczy - niezależnie od tego, czy przewóz ma mieć charakter krajowy, czy międzynarodowy<sup>9</sup>, a także ważną, opłaconą polisą OC Przewoźnika Umownego (OCPU) - bądź inną polisą, obejmującą swym zakresem ryzyka zaangażowania odpowiedzialności cywilnej przewoźnika umownego.

Dla bezpieczeństwa ładunku warto też, by spedytor pokusił się o sprawdzenie dokumentów oraz informacji dotyczących podwykonawców przewoźnika umownego (czyli prze-

<sup>7</sup> vide <http://legislacja.rcl.gov.pl/docs/1/49161/49167/49168/dokument38683.pdf?lastUpdateDay=01.08.12&lastUpdateHour=3%3A13&userLogged=false&date=Wednesday%2C+1+August+2012>

<sup>8</sup> Tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 2004-01-27 sygn. akt II CK 389/02 (Biul.SN 2004/6/8), Sąd Apelacyjny w Białymstoku wyroku z dnia 2006-03-28 sygn. akt I ACa 49/06 (OSAB 2006/1/27) i in.

<sup>9</sup> Wylegitymowanie się przez takiego przewoźnika licencją wspólnotową jest niewystarczające, gdyż licencja wspólnotowa nie uprawnia do wykonywania działalności w postaci pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

woźników faktycznych) w takim samym zakresie, w jakim weryfikuje te dokumenty i informacje w odniesieniu do swego podwykonawcy - przewoźnika umownego.

#### Zawarcie umowy przewozu za pośrednictwem giełdy internetowej

Wskazać należy, że de facto żadna z funkcjonujących giełd transportowych nie sprawdza prawdziwości dokumentów, zamieszczanych przez przewoźników w formie skanów w procesie rejestracji, nawet, jeśli proces ten zwany jest „weryfikacją”. Wszelkie zamieszczone na stronie internetowej takiej czy innej giełdy informacje o bezpieczeństwie transakcji trzeba przeto traktować wyłącznie jako slogany reklamowe, gdyż większość regulaminów tego typu giełd wyłącza odpowiedzialność giełdy za szkody wyrządzone sobie wzajemnie przez użytkowników.

Przed potwierdzeniem transakcji w systemie akceptacji ofert – bądź przed przyjęciem oferty przewoźnika, z którym kontakt nastąpił za pośrednictwem giełdy transportowej, by zminimalizować ryzyko zawarcia umowy z przewoźnikiem fałszywym, oprócz dokonania czynności sprawdzających, opisanych powyżej, wypada sprawdzić wszystkie umieszczone w profilu tego użytkownika informacje, w tym opinie, historię transakcji, datę zarejestrowania na giełdzie itd.

#### Inni podwykonawcy

Zawsze należy ustalić, czy podwykonawca wykona usługę sam, czy też za pomocą innych osób (spedytorów dalszych, kolejnych składowników itd). W przypadku uzyskania odpowiedzi twierdzącej warto, by spedytor zweryfikował dokumenty oraz informacje dotyczące podwykonawców swego podwy-

konawcy - w takim samym zakresie, w jakim pozyskuje te dokumenty i informacje w odniesieniu do swego bezpośredniego podwykonawcy.

Wszystkie te wyżej nakreślone obowiązki weryfikacyjne niejednemu wydadzą się zapewne nie do spełnienia – jako czasochłonne, a wręcz paraliżujące prowadzenie działalności. Czy lepiej w takim razie, by działalność spedytora sparaliżowana została przez komornika, egzekwującego zasądzone na rzecz poszkodowanego klienta kilkuset tysięcy, a może i nawet milionowe odszkodowanie – albo przez bankructwa klientów spedytora, winnych mu setki tysięcy za wykonane, a niezapłacone, usługi...? (B.J.)

## Dokumentacja w transporcie i spedycji

Bez wątplenia najczęściej punktem odniesienia dla czynności spedycyjnych jest kontrakt handlowy, którego przygotowanie, obsługa i wykonanie wymaga zawarcia różnych umów, a w związku z tym – sporządzenia szeregu dokumentów. Z obowiązkiem dostawy towaru – bądź koniecznością jego odbioru (w zależności od podziału obowiązków pomiędzy stronami kontraktu) wiąże się nieodłącznie kwestia organizacji transportu, wydania towaru osobie uprawnionej, ewentualnego zabezpieczenia roszczeń sprzedającego o zapłatę ceny.

Wszystko to odbywa się na podstawie stosowanych w branży TSL dokumentów, przy czym strony kontraktu handlowego niejednokrotnie zastępowane są przez profesjonalistów – czyli działających na ich rzecz spedytorów. Często spotykanymi w obrocie

są także dokumenty opracowane przez organizację FIATA - *Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*<sup>1</sup>. Organizacja FIATA opracowała i oddała do użytku swoim członkom – bądź członkom organizacji krajowych, do których należą przedsiębiorcy z branży TSL, następujące dokumenty: FIATA FCR (Forwarders Certificate of Receipt), FIATA FCT (Forwarders Certificate of Transport), FWR (FIATA Warehouse Receipt), FBL (negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading), FWB (non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill), FIATA SDT (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods), FIATA SIC (Shippers Intermodal Weight Certificate), FFI (FIATA Forwarding Instruction), FIATA AWB Air Waybill (non-negotiable FIATA Neutral AWB).

Poniżej przedstawia się niektóre z dokumentów stosowanych w obrocie transportowym:

#### Zlecenie spedycyjne

W celu organizacji dostawy zamówionego towaru strona posiadająca gestię transportową zapewne zechce skorzystać z fachowej pomocy podmiotu świadczącego usługi spedycyjne. Udzieli zatem spedytorowi zlecenia spedycyjnego. Zlecenie spedycyjne jest oświadczeniem woli zleceniodawcy w zakresie zamiaru zawarcia umowy spedycji. Jeżeli wpływa do spedytora na skutek złożonej przez spedytora oferty – jest odpowiedzią na ofertę i z chwilą jego wpływu dochodzi do zawarcia umowy spedycji<sup>2</sup>. Jeżeli natomiast zleceniodawca składa spedytorowi zlecenie spedycyjne mimo braku oferty spedytora,

<sup>1</sup> Międzynarodowa Federacja Zrzeszeń Spedytorów z siedzibą w Zurychu w Szwajcarii.

<sup>2</sup> Chyba że oświadczenie o przyjęciu oferty spedytora zostało przez zleceniodawcę złożone wcześniej, jeszcze przed złożeniem spedytorowi zlecenia spedycyjnego. Wówczas zlecenie to będzie mieć raczej charakter dokumentu zbiorczego, podsumowującego dotychczas wymienione pomiędzy stronami oświadczenia woli.

zlecenie to jest ofertą w rozumieniu przepisu art. 66 kc – chyba, że nie zawiera wszystkich istotnych postanowień umowy spedycji. W myśl art. 68 kc, jeżeli przedsiębiorca otrzymał od osoby, z którą pozostaje w stałych stosunkach gospodarczych, ofertę zawarcia umowy w ramach swej działalności, brak niezwłocznej odpowiedzi poczytuje się za przyjęcie oferty. Jeśli zatem spedytorski współpracuje stale ze zleceniobiorcą, otrzymane od niego zlecenie spedycyjne winien niezwłocznie zweryfikować i ustosunkować się do możliwości jego wykonania. Odmowa przyjęcia takiego zlecenia złożona zbyt późno, nie niezwłocznie, spowoduje zawarcie umowy spedycji, nawet, jeśli niektóre jej postanowienia nie będą dla spedytora korzystne. Zlecenie powinno zawierać wszystkie niezbędne informacje o przesyłce i o jej właściwościach, znaki i numery poszczególnych sztuk (opakowań), ich liczbę, ciężar, wymiary, kubaturę, a także określać zakres zlecanej usługi oraz wszelkie inne dane i dokumenty potrzebne dla prawidłowego wykonania zlecenia. Zleceniodawca ma obowiązek udzielenia zlecenia kompletnego i prawidłowego. Teoretycznie zleceniodawcę obciążają konsekwencje zaistniałe wobec spedytora i osób trzecich w następstwie podania w zleceniu niedokładnych, niekompletnych i nieprawidłowych danych, niemniej jednak należy pamiętać, iż to spedytorski jest profesjonalistą, a nie zleceniodawcą<sup>3</sup>. Spedytorski winien zatem pouczyć zleceniodawcę, iż w jego dobrze pojętym interesie jest podanie spedytorskiemu określonych informacji czy też udzielenie określonych instrukcji. Skorzystanie – bądź nieskorzystanie – z tej porady przez zleceniodawcę pozostaje już jego sprawą. Pożądane jest stosowanie ustalonych wzorów – formularzy – zleceń spedycyjnych. Często są one dostępne na stronach internetowych przedsiębiorcy spedycyjnego. Pożądanym byłoby, aby zlecenia spedycyjne podpisywane były przez osoby uprawnione do reprezentowania zleceniodawcę w świetle zapisów w KRS lub ewidencji działalności gospodarczej. W praktyce wszak bywa tak rzadko, ale praktyka ta została usankcjonowana przez Sąd Najwyższy, który stwierdził, iż dorozumiewa się pełnomocnictwo osoby, zatrudnionej na stanowisku, z którym związane jest dokonywanie określonych czynności. Pracownik zleceniodawcy, zatrudniony np. w dziale eksportu czy też

w dziale transportu, będzie mógł być uznany za uprawnionego do podpisania zlecenia spedycyjnego, udzielanego spedytorskiemu. Przy pełnej gestii w imporcie towaru spedytorski organizować może także odbiór towaru od zagranicznego sprzedającego (musi więc poznać jego dane oraz termin gotowości towaru) i transport morski; przy gestii drugiej strony kontraktu spedytorski będzie najprawdopodobniej zajmował się odbiorem towaru od przewoźnika (np. morskiego) i zorganizowaniem dowozu tego towaru do miejsca przeznaczenia. Musi więc dodatkowo poznać spodziewany termin przybycia statku, a także dane do ewentualnej odprawy celnej. W niektórych przypadkach, w szczególności przy spedycji towarów rolno- spożywczych, zbóż i pasz, towarów luzem, całostatkowych, uregulować należy też kwestie kontroli ilościowej i jakościowej, urzędowych zezwoleń i pozwoleń, a przy spedycji ładunków nadgabarytowych – kwestie zezwoleń na przejazd pojazdów ponadnormatywnych.

#### Zlecenie transportowe

Często spotykanym w obrocie dokumentem jest zlecenie transportowe (przewozowe). Nazwa tego dokumentu nie oznacza, iż przyjmując takie zlecenie może tylko podmiot wykonujący przewozy. Ustalona linia orzecznictwa sądów pozwala na stwierdzenie, iż nie ma żadnego znaczenia fakt, jaką główną działalnością parą się przedsiębiorca. Istotnym jest, jaką umowę zawarł – do czego się zobowiąże. Jeżeli zatem przedsiębiorca spedycyjny zawarł ze swym zleceniodawcą umowę przewozu, jest w świetle prawa przewoźnikiem, nawet gdyby usług przewozowych *sensu stricto* przedsiębiorca ten nie świadczył. W wyroku z dnia 6 października 2004r., sygn. akt I CK 199/04 (LEX nr 146332) Sąd Najwyższy wywiódł, iż jeżeli przyjmuje się ofertę, w której mowa jest tylko o przewozie rzeczy, a żadne czynności konkludentne nie wskazują na istnienie dodatkowych postanowień umownych obejmujących usługi związane z przewozem, to umowa zawarta przez przyjęcie oferty jest *stricto* umową przewozu, a nie umową spedycji. Brak uprawnień administracyjno-prawnych do wykonywania np. przewozów międzynarodowych nie ma wpływu na stosowanie do tak zawartej umowy przewozu przepisów Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR). Nie może zatem

podmiot prowadzący przedsiębiorstwo spedycyjne skutecznie bronić się zarzutem nie posiadania uprawnień czy środków do wykonywania przewozu międzynarodowego (bądź krajowego), jeśli przyjął zlecenie transportowe. Poprzez przyjęcie zlecenia transportowego przedsiębiorca spedycyjny staje się bowiem przewoźnikiem umownym. Ustawa prawo przewozowe nie zawiera definicji umowy przewozu. Definicja taka znajduje się w kodeksie cywilnym – w przepisie art. 774 kc., zgodnie z którym przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Definicja ta zachowuje więc moc także w kontekście przepisu art. 775 kc., w myśl którego przepisy kodeksu cywilnego o umowie przewozu stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami. Tymi odrębnymi przepisami są zaś przepisy ustawy prawo przewozowe – oraz postanowienia Konwencji CMR, Konwencji CIM - COTIF itd.

#### List przewozowy

List przewozowy to dokument składany przez nadawcę przewoźnikowi w związku z zawarciem umowy przewozu, a także przyjęciem przez przewoźnika przesyłki towarowej do przewozu. W liście przewozowym nadawca zamieszcza w szczególności nazwę swojej firmy (imię i nazwisko) oraz adres, oznacza przewoźnika zawierającej umowę, wskazuje miejsce przeznaczenia przesyłki oraz nazwę i adres odbiorcy, określa rzeczy stanowiące przesyłkę co do masy, liczby sztuk, sposobu opakowania i oznakowania, zamieszcza też ewentualnie inne wskazania i oświadczenia, wymagane albo dopuszczone zgodnie z przepisami ze względu na warunki danej umowy lub sposób rozliczeń. Nadawca dołącza do listu przewozowego dokumenty wymagane w przepisach szczególnych, a w razie niemożności ich dołączenia dostarcza je w odpowiednim czasie w miejscu załatwiania wymaganych czynności, zamieszczając w liście przewozowym odpowiednią wzmiankę o dołączeniu dokumentów lub miejscu ich złożenia. Jeżeli wartość przewożonych rzeczy nie wynika z rachunku sprzedawcy lub dostawcy ani z obowiązującego cennika, nadawca może zadeklarować ich wartość w liście przewo-

<sup>3</sup> Umowę spedycji nazywa się w doktrynie umową jednostronnie zawodową.

wym. List przewozowy nie jest papierem wartościowym. Zgodnie z art. 47 ust. 2 ustawy prawo przewozowe osoba, która fizycznie przekazuje przesyłkę przewoźnikowi, nie zawsze jest nadawcą, albowiem nadawca to podmiot, który zawiera z przewoźnikiem umowę przewozu. Jeżeli umowę przewozu zawarł z przewoźnikiem np. spedytor, osoba, która przekazuje towar przewoźnikowi, jest z mocy prawa upoważniona do dokonywania w imieniu nadawcy czynności prawnych w zakresie umowy przewozu, w tym do zmian takiej umowy. Na przewóz drogowy międzynarodowy wystawiany jest list przewozowy CMR, który obligatoryjnie winien zawierać klauzulę o podleganiu przewozu przepisom Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR).

### Konosament

Zgodnie z art. 129 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001r. kodeks morski, przewoźnik obowiązany jest po przyjęciu ładunku na statek wydać załadowcy na jego żądanie konosament (jeżeli poprzednio zostały wydane na ten ładunek kwity sternika, przewoźnik może uzależnić wydanie konosamentu od ich zwrotu). Konosament stanowi dowód przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu i jest dokumentem legitymującym do dysponowania tym ładunkiem i do jego odbioru. Dokument taki, jeśli jest prawidłowo wystawiony, stwarza domniemanie przyjęcia na statek przez przewoźnika określonego ładunku do przewozu w takiej ilości i stanie, jak to uwidoczniono w konosamencie. Dowód przeciwny nie będzie dopuszczony w przypadku, gdy konosament został przeniesiony na osobę trzecią działającą w dobrej wierze. Konosament stanowi o stosunku prawnym pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku. Postanowienia umowy przewozu wiążą odbiorcę tylko wówczas, gdy konosament do nich odsyła. Konosament może być wystawiony na imiennie określonego odbiorcę (konosament imienny), na zlecenie załadowcy lub wskazanej przez niego osoby (konosament na zlecenie) lub na okaziciela. Jeżeli w konosamencie na zlecenie nie wskazano osoby, na której zlecenie konosament został wystawiony, uważa się go za wystawiony na zlecenie załadowcy. Konosament winien zawierać oznaczenie przewoźnika, oznaczenie załadowcy, oznaczenie odbiorcy lub stwierdzenie, że konosament został wystawiony na zlecenie albo na okaziciela, nazwę statku, określenie ładunku z podaniem jego rodzaju oraz -

stosownie do okoliczności - jego miary, objętości, liczby sztuk, ilości lub wagi, określenie zewnętrznego stanu ładunku i jego opakowania, znaki główne niezbędne dla stwierdzenia tożsamości ładunku, podane przez załadowcę na piśmie przed rozpoczęciem ładowania, jeżeli je wydrukowano lub w inny sposób utrwalono na poszczególnych sztukach ładunku lub jego opakowaniu, oznaczenie frachtu i innych należności przewoźnika albo wzmiankę, że ich zapłata w całości już nastąpiła lub powinna nastąpić stosownie do postanowień zamieszczonych w innym dokumencie, nazwę miejsca załadowania, nazwę miejsca wyładowania albo określenie, kiedy lub gdzie nastąpi wskazanie miejsca wyładowania, liczbę wydanych egzemplarzy konosamentu, datę i miejsce wystawienia konosamentu, podpis przewoźnika albo kapitana statku lub innego przedstawiciela przewoźnika. Konosament jest papierem wartościowym. Może być przeniesiony na inną osobę, która przez przeniesienie nabywa uprawnienia do dysponowania ładunkiem i do jego odbioru. Konosament imienny przenosi się przez przelew wierzycielności, konosament na zlecenie przenosi się przez indos, zaś konosament na okaziciela - przez wydanie konosamentu. Szczegółowe zasady wystawiania konosamentu oraz praw i obowiązków wynikających z konosamentu reguluje Konwencja Brukselska o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, zwana, wraz z protokołem dodatkowym, Regulami Haga - Visby.

### Morski list przewozowy

Tzw. sea waybill to list przewozowy wystawiany z tytułu przewozu przesyłki drogą morską. Jego funkcjonowanie w obrocie możliwe jest także w oparciu o tzw. Reguły Hamburgskie, albowiem konwencja ta dopuszcza wystawienie z tytułu przewozu morskiego również innego niż konosament dokumentu. Konwencja ta nie została przez Polskę ratyfikowana, niemniej jednak w przypadku, gdy sea waybill do niej odsyła, zarówno załadowca, jak i odbiorca, zobowiązani będą do stosowania jej postanowień. W odróżnieniu od konosamentu morski list przewozowy nie jest papierem wartościowym, nie stanowi o tytule prawnym do towaru i jest dokumentem niezbywalnym.

### AWB

Air waybill to międzynarodowy lotniczy list przewozowy, wystawiany przez przewoźnika

lotniczego na dowód zawarcia umowy przewozu lotniczego przesyłki. Podobnie jak każdy list przewozowy, również i AWB jest dokumentem niezbywalnym.

### FIATA Multimodal Transport Bill of Lading

FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL) jest konosamentem, a więc dokumentem z założenia zbywalnym, papierem wartościowym. Jeśli ma mieć charakter niezbywalny, musi to wynikać wprost z treści tego konosamentu. FBL zaaprobowany został przez Międzynarodową Izbę Handlową w Paryżu (ICC). FBL opatrzone jest logiem ICC oraz klauzulą potwierdzającą, że FBL spełnia Reguły UNCTAD/ICC w zakresie dokumentów transportu multimodalnego. FBL obejmuje swym zakresem dowolną relację – door-to-door lub port – port, w zależności od potrzeby. Nie ma przy tym znaczenia, iloma środkami transportu przesyłka będzie przewożona. Tak różnorodny zakres rodzi szeroką odpowiedzialność wystawcy FBL. Ponościć on będzie odpowiedzialność przewoźnika umownego w ramach reżimów różnych gałęzi transportu. Należy pamiętać, by nie wystawiać i nie wydawać FBL zanim przesyłka znajdzie się w gestii wystawcy tego dokumentu, albowiem zgłoszenie przez osobę uprawnioną z konosamentu roszczenia o wydanie przesyłki rodzi po stronie wystawcy FBL obowiązek jej wydania, pod rygorem odpowiedzialności odszkodowawczej. Możliwość wystawienia FBL uzależniona jest od posiadania przez wystawcę stosownego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w zakresie ryzyk, angażujących odpowiedzialność wystawcy tego konosamentu.

### FIATA FCR

Zebranie różnych towarów przez spedytora w celu np. ich wysyłki o charakterze „project cargo” bądź w celu skonsolidowania przesyłki, wymaga zgromadzenia wielu elementów przesyłki, mającej często charakter dostawy inwestycyjnej. Pierwszy towar (jego partię) spedytor może otrzymać na długo przed datą wysyłki. Eksporter natomiast może być zobligowany do zapłaty dostawcy z chwilą odebrania towaru przez spedytora. Z kolei eksporter może zawarować sobie prawo do płatności za towar, należnej od zagranicznego kupującego, również z chwilą oddania towaru w pieczę spedytorowi. Zarówno zatem dostawca, jak i zagraniczny kupujący, mogą życzyć sobie przedstawienia dowodu, że towar został zebrany w celu finalnej wysyłki. Dowodem takim jest FIATA FCR (Forwarder's Certificate of

Receipt) - spedytorskie zaświadczenie przyjęcia towaru. FCR może być także używane przy sprzedaży towarów na bazie ex works lub FOB. Przez wystawienie FIATA FCR spedytor potwierdza przyjęcie towaru zewnętrznemu w stanie dobrym. Staje się przez to odpowiedzialny za szkodę, jeśli towar był zewnętrznemu uszkodzony. FIATA FCR zawiera też nieodwołalne zlecenie dostarczenia towaru opisanemu w FIATA FCR odbiorcy. Zlecenie to może być zmienione tylko wtedy, jeśli spedytorowi zostanie zwrócony oryginał FIATA FCR – pod warunkiem wszak, że spedytor jest jeszcze w stanie uwzględnić zmianę zlecenia. FIATA FCR jest dokumentem niezbywalnym, nieprzenaszalnym, co oznacza, że prawa z niego nie mogą być zbyte w drodze indosu. Dostarczenie towaru nie jest zależne od przedstawienia FCR w miejscu przeznaczenia. Na rewersie FIATA FCR drukowane są ogólne warunki poszczególnych krajowych zrzeszeń spedytorskich, należących do FIATA, a jeśli takie ogólne warunki nie zostały w danym kraju opracowane - FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services. FIATA FCR wystawiany jest jedynie w oryginale (jednym egzemplarzem). Jeśli potrzebne są dalsze egzemplarze FIATA FCR, muszą być one wyraźnie oznaczone jako kopie, z którymi nie wiążą się żadne uprawnienia. Od wielu lat FIATA utrzymuje zakaz postępowania się FIATA FCR w odniesieniu do przesyłek stali. Niestety częstokroć zapomina

się o tym, wystawiając FIATA FCR także na przesyłki stali lub przesyłki produktów ze stali<sup>4</sup>. Skutkować to może bądź indywidualną odpowiedzialnością wystawcy względem organizacji FIATA, bądź odpowiedzialnością PISiL jako organizacji krajowej, której członkiem jest wystawca.

#### FIATA FCT

Jest to spedytorskie zaświadczenie transportowe. W założeniu miało zastąpić stosowane przez spedytorów tzw. House Bills of Lading, czyli konosamentów domowych (spedytorskich). Nie cieszyły się one bowiem uznaniem banków. Dokument FIATA FCT jest podobny do FIATA FCR o tyle, że spedytor poprzez wystawienie FIATA FCT poświadczają przyjęcie przesyłki w swoją pieczę. Występują wszak zasadnicze różnice pomiędzy tymi dokumentami. Podstawowa różnica wynika z faktu, że FIATA FCT jest dokumentem zbywalnym, a FIATA FCR nie. FIATA FCT jest dokumentem, z którego wynika prawo do przesyłki, a zatem FIATA FCT - w celu odbioru przesyłki - powinien być przedstawiony przez osobę uprawnioną w miejscu przeznaczenia. Spedytor wystawiający FIATA FCT zobowiązuje się do dostawy przesyłki określonego odbiorcy, w określonym miejscu przeznaczenia. Winien ustanowić agenta w miejscu przeznaczenia, do którego to agenta odbiorca ma zgłosić się celem odbioru przesyłki.

#### FWB

Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill jest, jak sama nazwa wskazuje, niezbywalnym multimodalnym listem przewozowym. Może być wykorzystywany w przewozach multimodalnych, a także w relacjach port – port. FWB, podobnie jak FBL, jest dokumentem wystawianym przez spedytora, będącego przewoźnikiem umownym. Jest dokumentem niezbywalnym i w celu odbioru przesyłki nie jest wymagane jego przedłożenie. Nie jest więc konosamentem, ale stanowi dowód zawarcia umowy przewozu i przyjęcia przez wystawcę odpowiedzialności przewoźnika.

#### FWR

FIATA Warehouse Receipt (FWR) jest kwitem składowym, znajduje więc zastosowanie do składowania towarów. Nie nosi wszak cech warrantu – czyli dowodu składowego o charakterze zbywalnego papieru wartościowego. FWR stanowi, że wydanie towaru w nim wymienionego może nastąpić wyłącznie po jego przedłożeniu. W zasadzie jest dokumentem niezbywalnym (za wyjątkiem zbycia drogą cesji praw) – chyba, że wyraźnie inaczej postanowiono.

Znajomość rodzajów dokumentów, występujących w TSL, umiejętność ich właściwego zastosowania, niejednokrotnie pozwoli na dopasowanie oferty spedytora do szczególnych potrzeb klienta. (B.J.)

<sup>4</sup> Nie chodzi przy tym o to, by FIATA FCR nie mógł być wystawiony dla przesyłki produktu, którego elementem, częścią składową czy też składnikiem jest stal. Chodzi o stal w wersji nieprzetworzonej względnie o taki towar, którego głównym składnikiem jest stal. Oczywiście jest to materia o cennej, mogąca w praktyce budzić wiele wątpliwości interpretacyjnych, a nawet sporów.

## List Gwarancyjny – podpisać...? Nie podpisać....?

Konosament, jak stanowi przepis art. 131 ustawy z 18 września 2001 r. Kodeks morski, to jednostronny dokument, stanowiący dowód przyjęcia przez przewoźnika ładunku w nim oznaczonego do przewozu i stanowiący o legitymacji uprawnionego posiadacza do dysponowania tym ładunkiem oraz jego odbioru. To także dokument będący papierem

wartościowym, tzw. papierem towarowym. Co się zatem dzieje, gdy zaginie? Zdarza się wszak stosunkowo często, iż konosamenty giną – a to gdzieś je „zapodzieje” i nie zdoła odnaleźć firma kurierska, a to sama osoba uprawniona tak skutecznie schowa, jakby przysłowiowy diabeł równie przysłowiowym nakrył je ogonem... Jeśli nie umówiono się

o np. telex release lub ów zaginiony konosament nie był tzw. Express Bill of Lading<sup>1</sup>, przewoźnik morski zapewne zażąda podpisania przez osobę uprawnioną listu gwarancyjnego – czyli Letter of Indemnity (dalej – LOI), a na przypadek odmowy podpisania listów gwarancyjnych przez załadowcę, odbiorcę – oraz wszelkie pozostałe osoby, oznaczone

<sup>1</sup> W takim przypadku prezentacja konosamentu/ setu konosamentów nie jest warunkiem wydania ładunku

w treści konosamentu wspólnym pojęciem „Merchant”, ładunek nie zostanie osobie uprawnionej. Co więcej, rzadko kiedy w sytuacji takiej zastosowanie znajdzie prawo polskie, w tym i zacytowany na wstępie art. 131 kodeksu morskiego. Warunki umowy przewozu oraz klauzule konosamentowi zawierają bowiem odesłanie – w sprawach w umowie przewozu nie uregulowanych – do wskazanego tamże systemu prawnego. Bardzo często będzie to prawo angielskie. W kwestii uprawnienia przewoźnika morskiego do żądania przedstawienia listu gwarancyjnego (LOI) należy przeto odnieść się do doktryny prawa angielskiego. Zarówno wszak w systemie prawa polskiego, jak i angielskiego, moc obowiązującą zachowuje Konwencja Międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. wraz z protokołem dodatkowym – czyli tzw. Reguły Haga – Visy.

Stwierdzić też wypada, że jakkolwiek instytucja listu gwarancyjnego, którego podpisanie żądają przewoźnicy morscy w sytuacji zaginięcia konosamentu czy też jego zagubienia przez osobę uprawnioną, jest powszechnie znana i stosowana, żadne przepisy prawa nie regulują kwestii obowiązku – czy też celowości – wystawienia LOI w przypadku zagubienia/ zaginięcia konosamentów. Stosowanie LOI jest bowiem wytworem praktyki.

Powstaje wszak pytanie, jak daleko prawa i obowiązki, wynikające z LOI, mogą wykraczać poza prawa i obowiązki wynikające z konosamentu, a także jakie ryzyka niesie ze sobą wystawienie LOI.

Aby odpowiedzieć na to pytanie należy rozważyć przede wszystkim funkcje konosamentu.

I tak w prawie angielskim status prawny konosamentu wynika głównie ze zwyczaju handlowego, usankcjonowanego orzecznictwem<sup>2</sup>. Zastosowanie do niego znajdują reguły Haga Visy. Tradycyjnie przeto w prawie angielskim konosament pełni funkcje pokwitowania przyjęcia towaru, dowodu zawarcia umowy przewozu (choć sam umową przewozu nie jest), a także tytułu prawnego do towaru. Przyjmuje się na gruncie prawa angielskiego, że w ramach owej trzeciej funkcji konosament stanowi więź pomiędzy kontraktem handlowym (umową sprzedaży), umową przewozu, a także umową o akredytywę dokumentową, umową zastawu, jak również innymi umo-

wami o charakterze zabezpieczającym, gwarancyjnym.

Konosament zatem uprawnia osobę uprawnioną – czyli podmiot wskazany wprost w konosamencie imiennym, okaziciela konosamentu na okaziciela bądź posiadacza konosamentu na zlecenie, legitymującego się nieprzerwanym ciągiem indosów, do żądania wydania na jej rzecz przez przewoźnika morskiego towaru, opisanego w tym konosamencie.

Uprawnienia płynące z każdego z powyższych rodzaju konosamentu mogą być przeniesione na osobę trzecią, niemniej jednak w przypadku konosamentu imiennego do przejścia praw i obowiązków wymagana jest dodatkowa czynność prawna, zawarta w odrębnym dokumencie (umowie) – czyli przelew (cesja) praw. Konosament na zlecenie przenosi się przez indos, a konosament na okaziciela – przez proste wręczenie. Z tego też względu zarówno doktryna, jak i praktyka, tylko te dwa ostatnie typy konosamentu (na okaziciela i na zlecenie) nazywa konosamentami zbywalnymi (negotiable), zaś konosament imienny uznawany jest za dokument niezbywalny (non-negotiable). W jego przypadku bowiem przedmiotem przeniesienia są prawa i obowiązki, a nie sam dokument jako papier wartościowy.

Powstaje pytanie, czy nie przedstawienie każdego z rodzajów konosamentu uprawnia przewoźnika morskiego do żądania wystawienia LOI w zamian za wydanie towaru.

Do pewnego czasu powszechnie przyjmowało się na gruncie prawa angielskiego, iż w przypadku konosamentu imiennego przedstawienie go w celu odbioru towaru nie było niezbędne. Obecnie orzecznictwo nie tylko sądów brytyjskich, ale także i innych jurysdykcji, np. francuskiej czy holenderskiej, przyjmuje odmienne stanowisko w tej sprawie.

In Peer Voss v APL Co Pte Ltd [2002] 2 Lloyd's Rep 707 the Consignee box contained the printed words "(Name and Full Address/Non-Negotiable Unless Consigned to Order) (Unless provided otherwise, a consignment "To Order" means to Order of Shipper.)". W szczególności na podstawie wywodów poczynionych przez Sąd Apelacyjny w sprawie Peer Voss vs APL Co Pte Ltd [2002] 2 Lloyd's 707 Rep 707, ale także i w sprawie Rafaela S/ 2002/ 2 Lloyd's Rep. 403, w aktualnym orzecznictwie oraz doktrynie utrwalił się pogląd, iż skoro konosament imienny to nie morski list przewozowy

(see waybill), którego przedłożenie nie jest konieczne celem odbioru towaru, nie można z zastosowania li tylko szczególnej formuły konosamentu wyprowadzać wniosków, które doprowadziłyby do zrównania funkcji konosamentu z morskim listem przewozowym. Jak orzekły sądy w wyżej powołanych sprawach, aby konosament imienny - w zakresie uprawnień do odbioru towaru - mógł być potraktowany przez strony tak samo, jak morski list przewozowy, z treści samego konosamentu musi to niezbicie wynikać. Co prawda konosamenty często zawierają klauzule, że jeśli konosament opiewa na określonego odbiorcę, a jego tożsamość można łatwo potwierdzić, odbiór towaru następuje bez konieczności prezentacji konosamentu. Powyższe uprawnienie nie może wszak budzić żadnych wątpliwości, musi być jasne i klarowne i niezależne od jakichkolwiek innych okoliczności. Therefore, a bill of lading is straight or non-negotiable wheDlatego też celem uzyskania towaru mimo wszystko wymagana jest prezentacja oryginału konosamentu imiennego, chyba że z treści samego konosamentu wprost wynika, że prezentacja oryginału celem odbioru towaru nie będzie wymagana pod żadnymi warunkami. Co więcej, sądy w wyżej opisanych sprawach przyjęły, iż celem uzyskania przez konosament charakteru dokumentu niezbywalnego wszelkie, nawet 'fabrycznie' wydrukowane klauzule, odnoszące się do jakiegokolwiek możliwości uzyskania przez konosament charakteru dokumentu zbywalnego ('to order', 'to order of' a named person or 'to order of a bearer') winny zostać wyraźnie wykreślone.

Należy także podnieść, iż zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. i) Konwencji Brukselskiej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów (Haga – Visby) - ani przewoźnik, ani statek, nie będą odpowiedzialni za stratę lub szkodę wynikającą lub pochodzącą z czynu lub przeoczenia załadowcy lub właściciela towarów, jego agenta lub przedstawiciela. W świetle powyższego stwierdzić wypada, że praktyka żądania podpisania listów gwarancyjnych przez osoby, które mają bądź mogą mieć, wedle wiedzy przewoźnika morskiego, prawo do towaru, na który konosament opiewa, jest w pełni uzasadniona wtedy, gdy konosament, który zaginął bądź z innych przyczyn nie można go przedstawić, jest to konosament na

<sup>2</sup> tak w sprawie Lickbarrow vs. Mason, 1794, STR 683, Anders vs. Maclean, 1883, 11 QB 304.

okaziciela, na zlecenie, a także konosament imienny, jeśli w formularzu konosamentu nie wykreślono słów mogących odnosić się do zbywalności konosamentu, a z treści owego konosamentu nie wynika wprost roszczenie odbiorcy o wydanie towaru bez prezentacji oryginału konosamentu.

Nie można przy tym ograniczyć kręgu osób, od których przewoźnik morski żąda listu gwarancyjnego, li tylko do załadowcy. Jeśli bowiem z innych okoliczności wynika, że załadowca zawarł umowę w przedmiocie owego towaru z osobami trzecimi, również te

osoby, jako mogące mieć prawo do towaru, winny list gwarancyjny podpisać. Nie ma przy tym żadnego znaczenia okoliczność, w który momencie mocą kontraktu handlowego przechodzą – czy też już przeszły - prawa i ryzyka w towarze ze sprzedającego na kupującego. Każdy kontrakt handlowy może przecież zostać przez jego strony zmieniony w każdym czasie, poza wiedzą i kontrolą przewoźnika morskiego.

Co więcej, należy także podnieść, iż ryzyka związane z wydaniem towaru osobie nieuprawnionej są przedmiotem ubezpieczeń

morskich – ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika morskiego.

Warunki tych ubezpieczeń określane są przez klub P&I. Zarówno przeto postanowienia umów ubezpieczenia, jak i okólniki, wydawane przez P&I, są dla ubezpieczających przewoźników morskich wiążące, albowiem ich naruszenie może skutkować odmową wypłaty odszkodowania.

Jednym z takich okólników jest okólnik nr 4/01 (Circular Ref. 4/01) UK P&I Club, dotyczący zagadnienia, będącego przedmiotem niniejszych rozważań.

#### *TO THE MEMBERS*

*Dear Sirs*

#### *BILLS OF LADING - DELIVERY OF CARGO*

#### *STANDARD FORMS OF LETTERS OF INDEMNITY TO BE GIVEN IN RETURN FOR:*

*(A) Delivery of cargo without production of the original bill of lading*

*(B) Delivery of cargo at a port other than that stated in the bill of lading*

*(C) Delivery of cargo at a port other than that stated in the bill of lading and without production of the original bill of lading*

*In December 1998, in common with other Clubs in the International Group, the Association issued a Circular to Members recommending revised wordings of the standard form Letters of Indemnity for use by Members in circumstances where they are requested to deliver cargo without production of the original bill of lading and/or to deliver cargo at a port other than that stated in the bill of lading.*

*As a result of comment from shipowners and shipowners' organisations, a further review of the wordings has been undertaken and further modifications to the standard wordings have now been made. Moreover, discussions have taken place between the International Group and the British Bankers Association (BBA) and a separate standard wording has been agreed on the basis of which banks members of the BBA will now be prepared in principle to join in the Letters of Indemnity while, through the auspices of the International Chamber of Commerce, the BBA will endeavour to promote this agreed standard wording within the international business community. The BBA has also given its general approval to this Circular.*

*In consequence of the agreement reached with the BBA, the three recommended standard form Letters of Indemnity are now issued in two versions: INT GROUP A (for delivery of cargo without production of the original bill of lading), INT GROUP B (for delivery of cargo at a port other than that stated in the bill of lading against production of at least one original bill of lading), and INT GROUP C (for delivery of cargo at a port other than that stated in the bill of lading and without production of the original bill of lading) for use when the commercial party requesting delivery (the "Requestor") will alone be signing the Letter of Indemnity, and INT GROUP AA, INT GROUP BB and INT GROUP CC for use when a bank will be joining in the Letter of Indemnity and which forms incorporate, in addition to the same indemnities given by the Requestor under INT GROUP A, B and C, the separate standard wording agreed with the banks.*

*The principal features of the new wordings are explained below.*

#### *Financial Limit*

*The liability of the Requestor should generally not be limited. However, where a bank is to join in the Letter of Indemnity it will generally insist upon a fixed monetary limit. The amount of the limit must be a matter for negotiation in order that it properly reflects the potential exposure in the particular circumstances, taking into account, inter alia, the sound market value of the cargo at the time of delivery, but it is recommended that the limit should be a minimum of 200% of the sound market value of the cargo at the time of delivery.*

#### *Duration of security*

*Under INT GROUP A and AA, the liability of the Requestor (and, hence, the bank under AA) terminates upon the delivery of all original bills of lading to the shipowner. If the original bills of lading are not delivered to the shipowner, the Requestor's liability under the Letter of Indemnity continues.*

*Subject to delivery of all original bills of lading as stated, and to the two exceptions described below, the bank's liability under INT GROUP AA is for an initial period of six years, but which is automatically renewable from time to time for further periods of two years at the request of the shipowner. The exceptions are (1) that, rather than agree to an extension of its liability, the bank has the option of discharging its liability by paying the maximum amount payable under its indemnity and (2) that, in the event of a*

*demand being made by the shipowner to the bank for payment under the indemnity before the termination date, or in the event of the bank being notified by the shipowner of the commencement of legal proceedings against the shipowner before the termination date, the liability of the bank will continue until the demand has been paid or the legal proceedings have been concluded, the bank, if called upon so to do, paying the amount of any judgment or settlement payable by the shipowner if the Requestor has failed to do so.*

*Under INT GROUP B, C, BB and CC, since it is possible for a claim to be pursued against a shipowner for delivering cargo at a port other than that stated in the bill of lading despite cargo being delivered against production of the original bill of lading, or all original bills of lading being subsequently delivered to the shipowner (in particular, in circumstances where a charterer may require a cargo owner to receive his cargo at such other port against his wishes and request the shipowner to accommodate his request), the liability of the Requestor will continue until it can be established to the satisfaction of the shipowner that no such claim will be made.*

*Accordingly, unless the shipowner is satisfied that no claim of this nature will be made, the liability of the bank under INT GROUP BB and CC will be as described under INT Group AA above.*

*Scope of security*

*The Requestor is obliged to provide bail or other security not only to prevent or lift the arrest of the ship the subject matter of the indemnity, but also any other ship in the same or associated ownership, management or control. In addition, the Requestor is obliged to provide bail or other security to prevent interference in the use or trading of the ship, such as a caveat being entered on the ship's registry to prevent the sale of the ship the subject matter of the indemnity.*

*Where a bank joins in the Letter of Indemnity it will generally not agree to provide bail or other security. However, the bank will pay any amount up to the limit of its liability under the Letter of Indemnity in order to enable the shipowner to arrange the provision of security if the Requestor fails to provide bail or other security.*

*Tankers*

*A provision designed to give greater security to tankers has been incorporated, whereby requested delivery of a bulk liquid or gas cargo to a terminal or facility, or to another ship, lighter or barge is to be deemed to be delivery to the party to whom delivery has been requested.*

*\* \* \**

*Members are again reminded that, unless the Directors otherwise determine, there is no cover in respect of liabilities arising out of the delivery of cargo without production of the original bill of lading and/or delivery at a port other than that stated in the bill of lading and that, in such circumstances, Members are strongly advised to ensure that they are fully satisfied with the financial standing of those who are to issue these indemnities.*

*The standard form Letters of Indemnity are designed to cover a broad range of trades and operations, and Members may wish to modify the standard forms to suit particular requirements. However, in this event, it must be appreciated that if a bank is to join in the Letter of Indemnity there may be limited scope for amendment, and that the Requestor's bank will have to be consulted if any material change is contemplated. The Managers will be pleased to advise Members regarding any proposed modification.*

*Finally, it is not uncommon for Members to be requested by charterers to agree clauses in charter parties which expressly provide for the delivery of cargo without production of bills of lading and/or at ports other than those stated in the bills of lading against Letters of Indemnity. Members are strongly advised not to accept such clauses and it is recommended that Members seek advice from the Managers before responding to such requests.'*

Jako że przewoźnik morski nie jest ani zobowiązany, ani uprawniony do wnikania w treść kontraktu handlowego, dotyczącego towaru, opisanego w konosamencie, treść tego kontraktu, w tym zastosowana baza dostawy wg klauzul Incoterms®, pozostaje dla przewoźnika morskiego irrelevantna. Bez względu zatem list gwarancyjny winien być podpisany przez załadowcę, którego prawo do towaru płynie z samej treści konosamentu. Wskazać również wypada, że listów gwarancyjnych żądać można także od zastawcy, zastawnika, banku – akredytywodawcy, odbiorcy - i jakiegokolwiek innego podmiotu, któremu służyło, służy bądź służyć może prawo do towaru opisanego konosamentem,

obligacyjne lub rzeczowe. Z podpisaniem LOI wiążą się oczywiście ryzyka, związane w szczególności z odnalezieniem zagubionych konosamentów już po wydaniu towaru w oparciu o LOI – sprowadzające się do podniesienia przez uprawnionych z odnalezionych konosamentów roszczeń względem przewoźnika morskiego. Dlatego też im szerszy jest krąg osób podpisujących LOI, tym mniejsze ryzyko, że któraś z tych osób zechce wykorzystać ewentualnie odnalezione *post factum* konosamenty i zażądać na ich podstawie towaru bądź jego równowartości.

Warto także wskazać, że spedytor, od którego przewoźnik morski zażądał podpisania

Letter of Indemnity, może zażądać podpisania analogicznego listu gwarancyjnego od swego zleceniodawcy, jeśli to zleceniodawca spedytora bądź kontrahent zleceniodawcy spedytora konosamenty zagubił. Spedytor winien bowiem zapewnić sobie prawo regresu względem zleceniodawcy – w takim samym zakresie, w jakim spedytor odpowiadać będzie z LOI względem przewoźnika morskiego – na wypadek, gdyby przewoźnik morski postanowił dochodzić roszczeń z listu gwarancyjnego nie od np. faktycznego załadowcy – zleceniodawcy spedytora, a od spedytora jako strony umowy przewozu morskiego. (B.J.)



# Odpowiedzialność spedytora względem podwykonawców – czyli spedytor między młotem a kowadłem

Problematyka odpowiedzialności spedytora za osoby, którymi posługuje się on przy wykonaniu zlecenia względem dającego owo zlecenie, często bywa przedmiotem rozważań. Warto wszak też zająć się tematem niejako „odwrotnym” – czyli odpowiedzialnością spedytora względem osób, z którymi wstępuje spedytor w stosunki prawne celem wykonania spedycji. Odpowiedzialność taką może zaś spedytor ponosić zarówno jako strona zawartej w celu zrealizowania obowiązku wysłania przesyłki umowy przewozu lub innej umowy, na przykład składu czy też umowy o świadczenie usług rzeczoznawczo - kontrolnych, jeśli zawarcie takiej umowy pozostawało w związku z przewozem przesyłki, a także z mocy samego prawa, jeśli przepis prawa statuuje odpowiedzialność podmiotu, niebędącego stroną umowy, wobec jednej ze stron takiej umowy (vide np. art. 51 ustawy Prawo przewozowe).

Świadczenie spedytora należy na gruncie nie tylko polskiego systemu prawnego, ale także i innych systemów prawnych, do jednego z bardziej złożonych. Co więcej, jako że jedną z postaci świadczenia spedytora jest dokonanie innych – poza wysyłaniem i odbiorem przesyłki - usług związanych z jej przewozem, katalog czynności, które mogą wchodzić w skład owych usług wiązanych z przewozem przesyłki jest de facto otwarty. Mieścić się wszak musi on w ramach nakreślonych przez bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa, zasady współżycia społecznego oraz, co należy podkreślić, właściwości – czyli naturę stosunku prawnego, jaki rodzi umowa spedycji<sup>1</sup>. Nie będzie przeto mogła być uznana za spedycyjną taka czynność, która nie pozostaje w związku z przewozem.

Zgodnie z art. 794 kc przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem. Podkreślenia wymaga, iż świadczenie spedytora, także

z uwagi na szeroki zakres tego świadczenia i stopień jego złożoności, nie ma charakteru osobistego. Spedytor może bowiem, w celu spełnienia swego świadczenia, posługiwać się podwykonawcami. W tym celu wstępuje z owymi podwykonawcami w stosunki prawne. Bywa też, iż spedytor, spełniając swe świadczenie wynikające z umowy spedycji, nabywa prawa – ale także i obowiązki – wynikające z innego stosunku prawnego, nawet nie będąc jego stroną. Niejednokrotnie bowiem ustawa (akt prawa międzynarodowego) przewiduje powstanie - wskutek określonych zdarzeń bądź aktów woli – stanu odpowiedzialności *ex lege* podmiotu, nie będącego stroną umowy, względem jednej ze stron tej umowy. Dokonujący mocą zawartej umowy spedycji odbioru przesyłki od przewoźnika spedytor realizuje obowiązki odbiorcy, wynikające z poszczególnych aktów prawnych, regulujących dany rodzaj przewozu. I tak spedytor odbiorca zobowiązany jest do sprawdzenia stanu przesyłki w momencie jej odbioru od przewoźnika – i najpóźniej na siedem dni (ew. na 14 dni – w przypadku np. przewozu lotniczego) po dokonaniu odbioru, jeśli w chwili odbioru brak było zewnętrznych oznak uszkodzeń przesyłki, do sporządzenia pospołu z przewoźnikiem protokołu na okoliczność szkody, do zabezpieczenia praw zleceniodawcy względem przewoźnika bądź dalszego spedytora w drodze złożenia stosownych reklamacji, zastrzeżeń czy notyfikacji – i to z zachowaniem przepisanych prawem terminów.

Częstokroć zdarza się też, że spedytor występuje w charakterze odbiorcy przesyłki przewożonej na podstawie umowy przewozu, którą z przewoźnikiem zawarł tenże sam spedytor. Spedytor może więc być (choć nie musi) i odbiorcą, i nadawcą jednocześnie. Spedytor zawierający z przewoźnikiem umowę krajowego przewozu drogowego (także kolejowego i śródlądowego) staje się nadawcą, a nadawca, w myśl art. 72 ust. 1, 2 i 3 ustawy prawo przewozowe, ponosi wzglę-

dem przewoźnika odpowiedzialność za szkodę wynikłą z podania przewoźnikowi wskazań i oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością i nieścisłych, niedostatecznych lub wpisanych w niewłaściwym miejscu w liście przewozowym, a także za brak, niekompletność lub nieprawidłowość dokumentów wymaganych w przepisach szczególnych, jak również za szkodę wynikającą z wadliwego stanu przesyłki, braku lub niewłaściwego opakowania albo nienależytego wykonania czynności ładunkowych. Nadawca ponosi także koszty związane z przeładunkiem przesyłki w przypadku, gdy dane dotyczące masy przesyłki, zawarte w liście przewozowym, są niezgodne ze stanem faktycznym. Zgodnie z art. 73 tej ustawy nadawca ponosi także odpowiedzialność za uszkodzenie mienia przewoźnika spowodowane czynnościami ładunkowymi.

Co do zasady nadawca jest odpowiedzialny względem przewoźnika za to, by odbiorca odebrał przesyłkę. Odbiorca nie jest bowiem stroną umowy przewozu i jego odpowiedzialność względem przewoźnika uzależniona będzie od przystąpienia do czynności odbioru. Konsekwencje odmowy odbioru przesyłki przez odbiorcę poniesie przeto nadawca, i to niezależnie od rodzaju przewozu. Nie każdy akt prawny nazywa drugą – poza przewoźnikiem – stroną umowy przewozu nadawcą. I tak zgodnie z postanowieniami Konwencji o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisanej w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924r., wraz z protokołem dodatkowym, zwanej dalej Regulami Haga – Visby, do zawarcia umowy przewozu morskiego dochodzi pomiędzy przewoźnikiem oraz załadowcą. Na marginesie warto zauważyć, że Reguły Haga Visby, w odróżnieniu od przepisów polskiego kodeksu morskiego, nie rozróżniają pojęcia załadowcy (osoby przekazującej towar do przewozu) i frachtującego (strony umowy przewozu, podmiotu zawierającego umowę przewozu z przewoźnikiem morskim).

W świetle Reguł Haga – Visby stroną umowy o przewóz morski, oprócz przewoźnika

<sup>1</sup> Zgodnie z art. 3531 kodeksu cywilnego strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego.

morskiego, jest załadowca. Załóżmy zatem, iż spedytor, będący stroną umowy przewozu morskiego, zostanie przez owego przewoźnika morskiego wezwany do zapłaty wszelkich kosztów związanych z nieodebraniem przesyłki przez odbiorcę. Koszty te zaś mogą być różnorakie – demurrage, detention, fracht, składowe, a nawet, w szczególnych przypadkach, koszty utylizacji towaru. Załóżmy także, iż owo wezwanie do zapłaty skierowane zostanie do spedytora jako strony umowy przewozu morskiego po bezskutecznych próbach dochodzenia owych roszczeń od odbiorcy – czyli na przykład po upływie roku od dnia postawienia przesyłki do dyspozycji odbiorcy. Zapewne pierwszą reakcją spedytora będzie chęć skorzystania z zarzutu upływu terminu przedawnienia roszczeń, ale czy na pewno podniesienie takiego zarzutu względem przewoźnika morskiego będzie uprawnione?

W myśl art. 6 ust. 6 Reguł Haga – Visby termin przedawnienia roszczeń z umowy przewozu podlegającej tej konwencji wynosi 1 rok. Podkreślić jednak wymaga, iż jest to termin, w którym osoba uprawniona może podnosić roszczenia względem przewoźnika. Przepis ten bowiem brzmi, iż przewoźnik i statek w każdym razie będą zwolnieni od jakiegokolwiek odpowiedzialności związanej z towarami, jeżeli powództwo nie zostanie wniesione w ciągu roku od wydania towarów lub od dnia, w którym powinny być wydane. Co istotne, postanowienia Konwencji nie regulują w ogóle kwestii terminu przedawnienia roszczeń „w drugą stronę” – czyli roszczeń przewoźnika względem załadowcy. Odpowiedzi na pytanie, ile wynosi termin przedawnienia roszczeń przewoźnika względem załadowcy, szukać zatem trzeba w przepisach prawa materialnego, znajdującego zastosowanie do danej umowy przewozu. Analiza opracowanych przez poszczególnych przewoźników morskich warunków przewozu pozwala na stwierdzenie, iż bardzo często prawem materialnym, znajdującym zastosowanie do umowy przewozu morskiego, będzie prawo angielskie (vide np. klauzula 26 Terms of Carriage Maersk Line, Seago Line, CSAV itd.). Kwestia przedawnienia roszczeń podlegających prawu angielskiemu reguluje Limitation Act 1980 (as amended), który w art. 5 przewiduje, iż powództwo oparte na umowie (w tym umowie przewozu morskiego) winno być wniesione przed upływem 6 (sześciu) lat od dnia wymagalności<sup>2</sup>. Jak winna być liczona data wyma-

galności roszczenia, odpowiedź daje art. 14A Limitation Act 1980. Otóż – upraszczając nieco – jest to dzień, w którym powód dowiedział się lub przy dołożeniu należytej staranności powinien się dowiedzieć – o powstaniu roszczenia. A zatem roszczenia przewoźnika morskiego, kierowane do spedytora, będącego stroną umowy przewozu morskiego, opartej na prawie angielskim, podlegają sześciolatniemu przedawnieniu. Dość powiedzieć, że roszczenia spedytora względem jego zleceniodawcy przedawniają się z upływem roku od dnia wykonania zlecenia (art. 803 § 2 in fine), by stwierdzić, że niejednokrotnie spedytor nie będzie miał już, bez narażenia się na zarzut przedawnienia, prawnej możliwości dochodzenia roszczeń od swego zleceniodawcy, jeśli to za sprawą jego działań bądź zaniechań spedytor poniósł odpowiedzialność względem przewoźnika morskiego, ten ostatni zaś, nie spiesząc się z wywiedzeniem swoich roszczeń względem spedytora, począł ich dochodzić dopiero po kilku latach od zdarzenia.

Spedytor, który w celu wykonania spedycji zawiera umowę ze spedytorem dalszym, umowę przewozu, do której zastosowanie znajdzie np. ustawa Prawo przewozowe czy Konwencja CMR, może liczyć, iż ewentualne roszczenia, które podnosić względem niego może jego podwykonawca, ulegną jednorocznemu przedawnieniu. Podobnie w przypadku, jeśli w celu wykonania spedycji spedytor zawarze ze składownikiem umowę składu. W myśl bowiem przepisu art. 859(9) kc roszczenia z tej umowy także ulegną przedawnieniu z upływem roku. Inaczej wszak sprawa mieć się będzie, jeśli zamiast umowy składu spedytor zawarze ze swym podwykonawcą umowę przechowania. W takim przypadku bowiem, w braku przepisu szczególnego w odniesieniu do umowy przechowania, roszczenia przechowawcy – czy to o zapłatę wynagrodzenia za przechowanie, czy też o naprawienie szkody wyrządzonej przechowawcy przez przechowywaną rzecz, polegać będą przedawnieniu na zasadach ogólnych. A te wyrażone są w art. 118 kc stanowiącym, że jeżeli przepis szczególny nie stanowi inaczej, termin przedawnienia wynosi lat dziesięć, a dla roszczeń o świadczenia okresowe oraz roszczeń związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej - trzy lata.

Często wszak i przepis szczególny, „stanowiąc inaczej”, nie spowoduje skorelowania terminów przedawnienia roszczeń z umowy

spedycji z terminem przedawnienia roszczenia umowy, którą spedytor zawarł celem wykonania spedycji. I tak na przykład art. 646 kc przewiduje, iż roszczenia wynikające z umowy o dzieło przedawniają się z upływem lat dwóch od dnia oddania dzieła, a jeżeli dzieło nie zostało oddane - od dnia, w którym zgodnie z treścią umowy miało być oddane. Z kolei w myśl przepisu art. 751 kc z upływem lat dwóch przedawniają się roszczenia o wynagrodzenie za spełnione czynności i o zwrot poniesionych wydatków przysługujące osobom, które stale lub w zakresie działalności przedsiębiorstwa trudnią się czynnościami danego rodzaju. W tej kategorii mieszczą się zaś firmy przeładunkowe, porty, terminale, firmy kontrolne, agencje celne itd. Kwestia terminu przedawnienia roszczeń, które może podnosić względem spedytora przewoźnik morski, to osobny temat, zasygnalizowany wyżej.

Zgodnie zaś z art. 803 § 1 i § 2 kc roszczenia z umowy spedycji przedawniają się z upływem roku, przy czym termin przedawnienia zaczyna biec: w wypadku roszczeń z tytułu uszkodzenia lub ubytku przesyłki - od dnia dostarczenia przesyłki; w wypadku całkowitej utraty przesyłki lub jej dostarczenia z opóźnieniem - od dnia, w którym przesyłka miała być dostarczona; we wszystkich innych wypadkach - od dnia wykonania zlecenia. Roszczenia z tytułu uszkodzenia, ubytku przesyłki, całkowitej jej utraty bądź opóźnienia w dostawie to roszczenia, które może podnosić zleceniodawca spedytora względem spedytora, a nie odwrotnie. Roszczenia spedytora względem zleceniodawcy, oparte na przepisach art. 742 kc w zw. z art. 796 kc - czyli o zwrot wydatków poniesionych przez spedytora na rzecz jego podwykonawców - mieszczą się więc w ostatniej kategorii „wszystkich innych wypadków”.

Należy przeto odpowiedzieć sobie na pytanie, co oznacza pojęcie „wykonanie zlecenia”. Zgodnie z art. 472 kc, jeżeli ze szczególnego przepisu ustawy albo z czynności prawnej nie wynika nic innego, dłużnik odpowiedzialny jest za niezachowanie należytej staranności.

Jako że z przepisów regulujących umowę spedycji nic innego nie wynika, zasadą jest, iż obowiązek spedytora sprowadza się do działania z dołożeniem należytej staranności. Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 13 lipca 1977r., sygn. akt I CR 296/77 (LEX nr 7965) spedytor obowiązany jest do dokony-

<sup>2</sup> „An action founded on simple contract shall not be brought after the expiration of six years from the date on which the cause of action accrued” – art. 5, Limitation Act, 1980.

wania usług w ciągu całego procesu przewozowego w sposób tak staranny i fachowy, aby zleceniodawca nie poniósł szkody, a w razie jej powstania, aby można było ustalić, w jakiej fazie przewozu lub czynności spedycyjnych szkoda powstała oraz aby zleceniodawca mógł skutecznie dochodzić odszkodowania od jej sprawcy. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 17 sierpnia 1993r., sygn. akt III CRN 77/93 (OSNC 1994/3/69) uznał, że należyta staranność dłużnika, określana przy uwzględnieniu zawodowego charakteru prowadzonej przez niego działalności gospodarczej, obejmuje także znajomość obowiązującego prawa oraz następstw z niego wynikających w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej. Niezachowanie należytej staranności, to uchybienie takiemu modelowi postępowania, który w danej sytuacji jest właściwy ze względu na cel umowy, a w umowach kwalifikowanych, takich jak spedycja, przy uwzględnieniu zawodowego charakteru działalności zobowiązanego.

Jak wynika z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 1971 r., sygn. akt I CR 566/70 (OSNC 1971/9/157) usługi spedycyjne mają charakter fachowej pomocy w obsłudze przewozu towarowego. Pomoc ta z reguły powinna obejmować także udzielanie porad co do sporządzenia dokumentów handlowych związanych z przewozem w taki sposób, jaki jest niezbędny do uniknięcia trudności w odbiorze przesyłek. Spedytor musi więc dbać nie tylko o staranny dobór podwykonawców, ale też o to, by sporządzane przez niego dokumenty były prawidłowe, jasne i czytelne, odpowiadające literze prawa. Nie można wszak wymagać od spedytora, aby przy każdej przesyłce przeznaczonej do przewozu sprawdzał, czy profesjonalny przewoźnik zastosował właściwy środek transportu (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 stycznia 2004r., sygn. akt .II CK 389/02 - OSNC 2005/2/38). W świetle przepisu art. 797 kc spedytor zobowiązany podejmowania czynności potrzebnych do uzyskania zwrotu nienależnie pobranych sum z tytułu przewoźnego, cła i innych należności, związanych z przewozem przesyłki. Spedytor powinien dbać, aby wszelkie opłaty były właściwie obliczone, a te opłaty to nie tylko cło i przewoźne, ale także składki ubezpieczeniowe, jeśli zaaranżowanie ubezpieczenia towaru było treścią umowy spedycji, opłaty za czynności ładunkowe, składowe, opłaty skarbowe, podatki, myta itd. Obowiązek ten nie sprowadza się wyłącznie do zabezpieczenia roszczeń zleceniodawcy o zwrot nienależnie pobranych sum. Przepis ten bowiem wyraźnie stanowi o

obowiązku przedsięwzięcia wszelkich czynności, aby te niesłusznie pobrane kwoty odzyskać. Z powyższego wynika, iż umowę spedycji należy zakwalifikować do umów tzw. starannego działania, w odróżnieniu od tzw. umów rezultatu. Stwierdzić zatem wypada, iż przez „wykonanie zlecenia” wysłania przesyłki (z zastrzeżeniem umów „to door”) rozumieć się będzie zakończenie procesu organizacyjnego – czyli powierzenie przesyłki profesjonalnemu przewoźnikowi. Moment ten zaś stanowić będzie początkowy dzień biegu terminu przedawnienia roszczeń spedytora względem zleceniodawcy. Jako że regulacja wynikająca z art. 803 § 2 kc jest regulacją wyczerpującą, przedawnienie roszczeń spedytora względem zleceniodawcy rozpocznie bieg niezależnie od tego, czy spedytor poniósł szkodę, czy nie oraz niezależnie od tego, czy w tym czasie podwykonawca spedytora zażądał od spedytora spełnienia świadczenia wynikającego z umowy zawartej pomiędzy spedytorem a owym podwykonawcą.

Można się przeto pokusić o stwierdzenie, iż mankamentem regulacji wynikającej z art. 803 § 2 kc jest uniezależnienie biegu terminu przedawnienia roszczeń spedytora przeciwko zleceniodawcy od faktu poniesienia przez spedytora szkody. Art. 120 kc stanowi wszak, iż bieg przedawnienia rozpoczyna się od dnia, kiedy roszczenie stało się wymagalne. Co zatem uczynić ma spedytor w obliczu zbliżającego się upływu terminu przedawnienia roszczeń z umowy spedycji, jeżeli podmiot, do którego usług odwołał się spedytor celem wykonania spedycji jeszcze z roszczeniem względem spedytora nie wystąpił, ale ryzyko wystąpienia z takim roszczeniem pozostaje nadal realne zważywszy na długi termin przedawnienia owego roszczenia? Otóż zgodnie z art. 123 § 1 kc bieg przedawnienia przerywa się:

- 1) przez każdą czynność przed sądem lub innym organem powołanym do rozpoznawania spraw lub egzekwowania roszczeń danego rodzaju albo przed sądem polubownym, przedsięwziętą bezpośrednio w celu dochodzenia lub ustalenia albo zaspokojenia lub zabezpieczenia roszczenia;
  - 2) przez uznanie roszczenia przez osobę, przeciwko której roszczenie przysługuje,
  - 3) przez wszczęcie mediacji,
- przy czym, zgodnie z art. 124 § 1 i § 2 kc, po każdym przerwaniu przedawnienia biegnie ono na nowo, jednakże w razie przerwania przedawnienia przez czynność w postępowaniu przed sądem lub innym organem powołanym do rozpoznawania spraw lub egzekwowania

roszczeń danego rodzaju albo przed sądem polubownym albo przez wszczęcie mediacji, przedawnienie nie biegnie na nowo, dopóki postępowanie to nie zostanie zakończone.

Uzyskanie oświadczenia zleceniodawcy o uznaniu roszczeń spedytora prawdopodobnie często nie będzie możliwe. W tym stanie rzeczy warto rozważyć zastosowanie szczególnego typu postępowania, jakim jest postępowanie polubowne, bądź też stosunkowo niedawno wprowadzone do polskiej procedury cywilnej postępowanie mediacyjne. Szczególnie wszak to pierwsze postępowanie zasługuje na uwagę jako nieskomplikowane oraz nierozdzające istotnych kosztów. Postępowanie polubowne uregulowane jest w przepisach art. 184 i nast. kodeksu postępowania cywilnego (dalej: kpc), stanowiących, że sprawy cywilne, których charakter na to zezwala, mogą być uregulowane drogą ugody zawartej przed wniesieniem pozwu. W myśl art. 185 § 1 kpc o zawezwanie do próby ugodowej - bez względu na właściwość rzeczową - należy zwrócić się do sądu rejonowego ogólnie właściwego dla przeciwnika. W wezwaniu należy oznaczyć zwięźle sprawę. Jak wynika z ustalonego już orzecznictwa, w tym z wyroku Sądu Najwyższego sygn. akt II GSK 259/09 z dnia 2009-11-25, zawezwanie do próby ugodowej przerywa bieg terminu przedawnienia na podstawie art. 123 § 1 pkt 1 k.c., jednakże jedynie co do wiarygodności w zawezwaniu tym określonych, tak co do przedmiotu żądania, jak i wysokości. Nie przerywa zaś co do innych roszczeń, które mogą wynikać z tego samego stosunku prawnego, ani ponad kwotę w zawezwaniu określoną.

W postępowaniu tym wysokość opłaty sądowej jest stała i zupełnie niezależna od wysokości roszczeń. W każdym bowiem przypadku opłata ta wynosi 40 zł. Jeżeli na posiedzeniu wyznaczonym przez sąd celem zawarcia ugody strony tego postępowania owej ugody nie zawrą, spedytor będzie musiał wnioskiem o zawezwanie swego zleceniodawcy do próby ugodowej powtórzyć – i tak aż do zakończenia ewentualnego sporu z przewoźnikiem morskim czy lotniczym - bądź też aż do upływu terminu przedawnienia roszczeń takiego przewoźnika względem spedytora, wynikających z umowy przewozu.

Problem braku korelacji w zakresie terminów przedawnienia roszczeń z umowy spedycji oraz roszczeń wynikających z umów zawartych pomiędzy spedytorem a jego podwykonawcą nie dotyczy tylko umowy przewozu morskiego czy lotniczego. Jak to już bowiem zostało wskazane wyżej, także i ros-

czenia o zapłatę wynagrodzenia z tytułu „zwykłego” zlecenia oraz umów o świadczenie usług, do których stosuje się przepisy o zleceniu - czyli np. roszczenia firm kontrolnych, przeładowców, agencji celnych itp. - podlegają dłuższemu niż wynikający z art. 803 § 1<sup>1</sup> kc, bo dwuletniemu, przedawnieniu. Jeśli zatem firma kontrolna „zapomni” zażądać zapłaty za swe usługi w terminie roku od wykonania przez spedytora spedycji – i „przypomni” sobie o tym po upływie roku od dnia, kiedy spedytor spedycję wykonał, ale przed upływem terminu przedawnienia ze stosunku

prawnego łączącego ową firmę kontrolną ze spedytorem, niezależnie od oceny takiego zaniechania pod kątem prawnie podatkowym jej roszczenie o zapłatę wynagrodzenia, podniesione nawet po upływie przepisanej terminu na wystawienie faktury, winno zostać przez spedytora zlecającego taką usługę zaspokojone jako nieprzedawnione.

Natomiast spedytor, jeśli przed upływem terminu przedawnienia roszczeń z umowy spedycji nie zabezpieczy swego roszczenia wobec zleceniodawcy na przykład w trybie zawezwania do próby ugodowej, utraci prawo

do żądania od swego zleceniodawcy zwrotu zapłaconych podwykonawcy sum, chyba, że zleceniodawca spedytora zechce dobrowolnie roszczenia spedytora zaspokoić. *De lege ferenda* należałoby przeto postulować zmianę przepisu art. 803 § 2 in fine poprzez uzależnienie biegu terminu przedawnienia roszczeń wynikających z umowy spedycji – innych niż związane z uszkodzeniem, ubytkiem, utratą przesyłki czy też opóźnieniem w jej dostawie – od dnia wymagalności takiego roszczenia, nie zaś, jak to ma miejsce obecnie, zawsze od daty wykonania zlecenia. (B.J.)

## Zakaz uzależniania przewoźnego od masy lub objętości przesyłki masowej

Ostatnia istotna nowelizacja ustawy prawo przewozowe<sup>1</sup> to przykład działania „naprędce”, a więc nieprzemyślanego, a miejscami wręcz niechlujnego. Jednym z „kwiatków”, któremu wypada przyjrzeć się bliżej, bynajmniej nie z powodu jego urody, jest nowo dodany przepis art. 55 a ust. 1 pkt 5) ustawy prawo przewozowe.

Co do zasady negatywnie ocenić wypada umieszczenie w ustawie prawo przewozowe – akcie prawnym o charakterze wybitnie materialnoprawnym, regulującym materię cywilistyczną, przepisu art. 55a, sformułowanego w duchu zakazów i statuującego, w oparciu o przepisy ustawy o transporcie drogowym, odpowiedzialność pozaumowną (administracyjno-prawną oraz za wykroczenia) podmiotów naruszających owe zakazy.

Przepis art. 55a ustawy prawo przewozowe przewiduje, iż nadawcy zabrania się:

- 1) zlecenia przewozu kabotażowego przewoźnikowi nieposiadającemu odpowiedniego zezwolenia na taki przewóz lub wykonującemu przewóz kabotażowy niezgodnie z warunkami takiego przewozu;
- 2) zlecenia przewozu drogowego przesyłki towarowej pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia na taki przewóz;

3) określania warunków drogowego przewozu przesyłki towarowej, których realizacja mogłaby spowodować naruszenie przepisów określających warunki wykonywania przewozów drogowych, przepisów określających warunki pracy kierowców, przepisów ruchu drogowego lub przepisów o drogach publicznych;

4) umieszczania w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym;

5) uzależniania wysokości przewoźnego od masy lub objętości przesyłki towarowej – w przypadku drogowego przewozu drewna, ładunków sypkich lub innych ładunków masowych.

Przy czym zgodnie z ust. 2, przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do spedytora, odbiorcy, organizatora transportu lub innego podmiotu zlecającego przewóz. Przepis ten mówi zatem nie tylko o nadawcy - czyli drugiej poza przewoźnikiem stronie umowy przewozu, ale także o podmiotach, które albo stroną umowy przewozu z założenia nie są i na jej brzmienie wpływu nie mają (odbiorca), albo nadawcą być mogą – w wykonaniu swych obowiązków, wynikających z innej umowy (spedytor), ale wówczas po cóż je wymieniać

odrębnie. Niestety wydaje się więc, że zamiarem ustawodawcy było ustanowienie podstawy prawnej do ukarania tychże podmiotów, a nie uregulowanie treści umowy przewozu poprzez wskazanie zapisów w niej niedopuszczalnych.

Za kuriozum przy tym uznać wypada posłużenie się przez ustawodawcę pojęciem „innego podmiotu zlecającego przewóz”. Nie ma bowiem innych podmiotów „zlecających przewóz” poza nadawcą – czyli drugą stroną umowy przewozu. Nawet jeśli przewoźnik umowy posługuje się podwykonawcą – przewoźnikiem faktycznym – i w tym celu zawiera z nim umowę przewozu, w stosunkach prawnych z tymże przewoźnikiem – podwykonawcą przewoźnik umowy także występuje w charakterze nadawcy (przy czym nadawcą dla przewoźnika umownego jest jego klient). Także osoba, o której mowa w art. 47 ust. 2 ustawy prawo przewozowe (czyli faktyczny „załadowca”), nadawcą nie jest, albowiem osoba ta, jako *ex lege* upoważniona przez nadawcę do dokonywania czynności związanych z zawarciem umowy przewozu, jest li tylko reprezentantem nadawcy. Z całą pewnością przeto nie można jej nazwać „zlecającym przewóz”. Chyba, że tego pojęcia

<sup>1</sup> art. 2 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2011.244.1454), data wejścia w życie – 1 stycznia 2012r.

używa się w znaczeniu obiegowym, a nie prawnym. Na pojęcia kolokwialne nie ma wszak miejsca w ustawie. Nie powinno też być na to przyzwolenia. Z całą mocą podkreślić należy, iż z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 stycznia 2007r. sygn. akt V CSK 420/06 wynika, że stronami umowy przewozu są wyłącznie nadawca i przewoźnik, a nie np. osoba wskazana w listach przewozowych jako płatnik opłacający należności przewozowe. Z kolei z art. 47 ust. 2 Prawa przewozowego wynika, że nadawcą przesyłki nie jest nawet osoba oddająca przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, którą to osobę ustawodawca kwalifikuje jedynie jako upoważnioną przez nadawcę do wykonania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu. Dalej wywodzi Sąd Najwyższy, iż aczkolwiek „...nie jest generalnie wykluczone stosowanie zasady swobody kontraktowej przez strony zmierzające do zawarcia umowy przewozu, to jednak wynikiem takiej modyfikacji, dokonanej w granicach określonych art. 353 1 k.c., nie może być uznanie za umowę przewozu takiego kontraktu, w którym kontrahentem przewoźnika nie jest nadawca.” W praktyce wszak niejednokrotnie pomiędzy treścią zlecenia transportowego a listem przewozowym występują rozbieżności. W liście przewozowym bowiem w rubryce „nadawca” wpisywana jest najczęściej osoba, która przekazuje towar przewoźnikowi (często jest to zleceniodawca spedytora bądź kontrahent owego zleceniodawcy). Jeśli jednak spedytor, realizując obowiązek wysyłania przesyłki, działałby w imieniu zleceniodawcy (art. 794 § 2 kc), wówczas stroną umowy przewozu byłby ów zleceniodawca spedytora, reprezentowany przez owego spedytora, a nie sam spedytor. Skoro przeto w przepisie art. 55a ust. 2 ustawy prawo przewozowe użyto pojęcia „spedytor”, to zakładając racjonalność ustawodawcy stwierdzić należy, iż celem nowelizacji jest wprowadzenie możliwości ukarania spedytora, niezależnie od tego, czy wysyłając przesyłkę działał on w imieniu własnym, czy też w imieniu dającego zlecenie. Art. 55a ust. 3 ustawy prawo przewozowe zawiera odesłanie do ustawy o transporcie drogowym odnośnie zasad odpowiedzialności za naruszenie wyżej wskazanych zakazów. Z nowej tabeli załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym, zawierającej wyszczególnienie naruszeń, wynikają sankcje za

poszczególne naruszenia – czyli wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia. I tak przykładowo pkt 3.7 stanowi, iż zlecenie przewozu drogowego zagranicznemu podmiotowi nieposiadającemu wymaganego zezwolenia na transport kabotażowy karane jest karą pieniężną 10.000 zł; pkt 3.8 – zlecenie przewozu rzeczy pojazdem nienormatywnym podmiotowi nieposiadającemu wymaganego zezwolenia – 8.000 zł; pkt 3.9 – umieszczanie w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym – 8.000 zł. Jako że sankcja wyrażona jest pod postacią kary pieniężnej, mamy do czynienia z odpowiedzialnością administracyjnoprawną. Ze znowelizowanego art. 92 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym wynika również, że osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego albo dopuściła, chociażby nieumyślnie, do powstania takich naruszeń, podlega karze grzywny w wysokości do 2.000 złotych. W tym przypadku wszak, skoro sankcja jest pod postacią grzywny, mamy do czynienia z odpowiedzialnością za wykroczenie. Jako że ww. załącznik nr 3 nie przewiduje karalności naruszenia zakazu, wyrażonego w art. 55a ust. 1 pkt 5) ustawy prawo przewozowe, uznać przeto wypada, że za naruszenie tego przepisu ukarany będzie mógł być przedsiębiorca (osoba zarządzająca przedsiębiorstwem) lub osoba zarządzająca transportem w danym przedsiębiorstwie w oparciu o przepis art. 92 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym, zaś sankcja pod postacią karą grzywny - w wysokości do 2 tys. złotych – nakładana będzie w postępowaniu w sprawach o wykroczenia. Sankcją w tym przypadku nie jest bowiem kara pieniężna, lecz kara grzywny.

Art. 55a ust. 1 pkt 5 zabrania nadawcy, spedytorowi i innym podmiotom tamże wymienionym, uzależniania wysokości przewoźnego od masy lub objętości przesyłki

towarowej – w przypadku drogowego przewozu drewna, ładunków sypkich lub innych ładunków masowych.

W uzasadnieniu projektu nowelizacji wskazano, że nowe zakazy mają zmienić sytuację, w której „przewoźnik, stanowiący najsłabsze finansowo ogniwo łańcucha transportowo – logistycznego, zmuszany jest przez te podmioty do naruszania obowiązującego prawa”. Nie poświęcono wszak w uzasadnieniu projektu ani jednego zdania omawianemu przepisowi art. 55a ust. 1 pkt 5. Co więcej, żadna z ww. ustaw (ustawa Prawo przewozowe, ustawa o transporcie drogowym) nie zawiera definicji ładunku masowego. W celu zatem przybliżenia prawnego znaczenia tego pojęcia należy w pierwszej kolejności spróbować je doprecyzować zważywszy na jego znaczenie językowe, a w braku wymiernych efektów takiej wykładni, pokusić się o analogię z innych ustaw. I tak ładunek masowy to ładunek przewożony w dużych ilościach, głównie luzem, jako ładunek np. całostatkowy suchy, np.: rudy, węgiel, koks, zboża, cukier. Nie ma w takim ładunku obiektywnej możliwości wyodrębnienia jednostki ładunku (ładunki niejednostkowe)<sup>2</sup>. Ładunek masowy ciekły zaś to ładunek przewożony w dużych ilościach w postaci ciekłej (niejednostkowej), np.: gaz ciekły, ropa naftowa, ciekłe produkty z ropy naftowej<sup>3</sup>.

Warto także wskazać, iż postanowienia Rozdziału VI Konwencji SOLAS, ustanawiającego reguły m. in. w odniesieniu do towarów masowych, także nie zawierają definicji towarów masowych, a jedynie ich egzemplifikację - vide np. reguła nr 2, w myśl której wyraz "ziarno" oznacza pszenicę, kukurydzę (ziarno), owies, żyto, jęczmień, ryż, owoce roślin strączkowych i nasiona.

Można zatem pokusić się o stwierdzenie, że towar masowy to towar obiektywnie niejednostkowy, niewystępujący w obrocie w swej najmniejszej jednostce. W tym znaczeniu towarem masowym nie będą takie owoce, jak np. jabłka, gdyż mogą one występować w obrocie w swej najmniejszej jednostce – czyli sztuce. Wskazać jednak należy, iż opakowanie towaru masowego do celów transportowych w worki, big bagi itp., nie powoduje utraty przez towar masowy jego „masowego” charakteru.

Inna sytuacja to np. cukier paczkowany. Poprzez przygotowanie go w ten sposób do

<sup>2</sup> Źródło definicji: „Organizacja i eksploatacja portów morskich”, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.

<sup>3</sup> Źródło definicji: „Organizacja i eksploatacja portów morskich”, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.

obrotu handlowego traci on już swój masowy charakter, gdyż zostaje zjednostkowany. Paczka cukru to bowiem najmniejsza jednostka tego towaru, występująca w obrocie handlowym.

Warto także wskazać, iż Główny Inspektor Transportu Drogowego wydał „Wytyczne nr 1 z dnia 6 kwietnia 2012 r. w sprawie wykładni pojęć ‘ładunku sypkiego’ i ‘drewna’ użytych na gruncie normy prawnej wyrażonej w przepisie art. 5 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. nr 222, poz. 1321)”<sup>4</sup>.

Konstrukcja przepisu art. 55a ust. 1 pkt 5) ustawy prawo przewozowe, w myśl którego zabronione jest uzależnianie przez nadawcę (oraz inne osoby, które ustawodawca z nadawcą zrównuje) wysokości przewoźnego od masy lub objętości przesyłki towarowej, wskazuje, iż:

- zakaz ten dotyczy - obok drewna - zarówno ładunków masowych ciekłych, jak i suchych (sypkich) - zarówno luzem, jak i w big bagach czy workach, przed ich zjednostkowaniem do obrotu handlowego;
- zakaz ten adresowany jest wyłącznie do podmiotów, występujących po drugiej – względem przewoźnika – stronie umowy przewozu. Jeśli zatem to przewoźnik uzależniałby wysokość przewoźnego od masy lub objętości przesyłki, nie byłoby to objęte zakazem.

Zastanowić się wszak trzeba nad ratio legis tego przepisu.

Wydaje się, że wprowadzenie tego przepisu do ustawy prawo przewozowe jest wyrazem szeroko zakrojonych działań, zarówno prawodawcy unijnego, jak i krajowego, mających na celu eliminowanie praktyk przeładowywania środków transportu drogowego ponad maksymalną dopuszczalną masę całkowitą. Gdyby bowiem przedmiotowy zakaz miałby być wprowadzony w innym celu, ratio legis ustawodawcy stanęłoby pod znakiem zapytania.

Jedną z podstawowych zasad dokonywania wykładni przepisu prawa jest wszak założenie racjonalności ustawodawcy.

Wobec powyższego wydaje się, że umówienie się w umowie przewozu towaru

masowego o przewoźne, w wysokości stanowiącej iloczyn przekazanej do przewozu masy lub objętości przesyłki towarowej i stawki przewozowej, nie będzie uznane za naruszenie przedmiotowego zakazu, o ile w tejże umowie przewozu znajdzie się także klauzula stanowiąca, iż w żadnym wypadku kwota przewoźnego nie będzie wyższa niż iloczyn dopuszczalnej masy całkowitej i stawki przewozowej. Umieszczenie w umowie przewozu takiej klauzuli spowoduje, iż przyjmowanie do przewozu towarów w ilości przekraczającej dopuszczalną DMC przestanie być dla przewoźników atrakcyjne finansowo. Nie będzie można w takim przypadku twierdzić, że kwota przewoźnego uzależniona jest od masy lub objętości przesyłki towarowej, albowiem istnieje będzie górna granica tego przewoźnego – i to usytuowana w granicach obowiązującego prawa w odniesieniu do owej masy czy objętości przesyłki.

Zastrzec jednak wypada, że organy uprawnione do stosowania kar, o których mowa w art. 92 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym, być może powyższej interpretacji nie podziela, dokonując prostej, gramatycznej wykładni art. 55a ust. 1 pkt 5) ustawy prawo przewozowe – to jest uznając, iż ustanowiony ww. przepisem zakaz co do zasady raz na zawsze wyklucza z obrotu wskazany w tym przepisie sposób obliczania przewoźnego w odniesieniu do drewna i towarów masowych. Nieracjonalność takiej uproszczonej interpretacji, abstrahującej od ratio legis ustawodawcy, winna być wszak podstawą zaskarżenia orzeczenia nakładającego karę grzywny na przedsiębiorcę (osobę zarządzającą transportem), który co prawda zastosował zakazany przepisem art. 55a ust. 1 pkt 5) ustawy prawo przewozowe sposób obliczenia przewoźnego, niemniej jednak, w drodze zastosowania proponowanej klauzuli, zadbał o to, by przewoźnik nie był narażony na pokusę większej od dopuszczalnej ilości towaru masowego.

Sytuacja może być bardziej skomplikowana, jeżeli strony umowy przewozu (a także spedycji, w oparciu o stawki, wynikające z zawartej umowy przewozu) umówiły się o zakazany przepisem art. 55a ust. 1 pkt 5) ustawy prawo przewozowe sposób obliczania wynagrodzenia w okresie, kiedy zakaz ten jeszcze nie obowiązywał – czyli w roku 2011. Warto

bowiem zwrócić uwagę, że nowe przepisy weszły w życie 1 stycznia 2012r. – czyli po nieco ponad 3 miesięcznym *vacatio legis*. Tymczasem jeszcze przed dniem 16 września 2011r. nadawcy (spedytorzy) niejednokrotnie w sposób wiążący ustalili z przewoźnikami stawki za przewozy, które będą wykonywane w roku 2012, bazując właśnie na kryterium masy czy objętości – drugim najczęściej stosowanym, obok tzw. „kilometra ładownego”, kryterium naliczania przewoźnego.

Odpowiedzieć sobie trzeba w takiej sytuacji na pytanie, czy nowy przepis może mieć zastosowanie do stosunków prawnych, nawiązanych przed jego wejściem w życie.

Co do zasady kwestia taka winna być uregulowana w samej ustawie zmieniającej, w drodze tzw. przepisów intertemporalnych. Tyle że ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 244 poz. 1454) nic w tej materii nie stanowi. Należy zatem odwołać się do ogólnych zasad stanowienia prawa. I tak w myśl przepisu art. 3 kodeksu cywilnego ustawa nie ma mocy wstecznej, chyba że to wynika z jej brzmienia lub celu. Znaczenie tego przepisu przybliży wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 września 2008 r., sygn. akt IV CSK 196/08, w myśl którego „zasada nieretroakcji (*lex retro non agit*) oznacza, że nowego prawa nie stosuje się do oceny zdarzeń prawnych i ich skutków, jeżeli miały one miejsce i skończyły się przed wejściem w życie nowego prawa. Gdy sytuacja prawna, powstała pod rządami dawnego prawa, którą ocenić trzeba po wejściu w życie nowego prawa, składa się nie z jednego zdarzenia, lecz z kilku zdarzeń, spośród których jedno nastąpiło w okresie obowiązywania dawnego prawa, a inne po wejściu w życie nowego prawa, lub jeśli zdarzenie prawne ma charakter ciągły, obejmujący okres działania starego i nowego prawa, to zasada *lex retro non agit* nie daje wskazówki, jakie prawo należy stosować do oceny zdarzeń lub ich skutków powstałych w czasie obowiązywania już nowego prawa. Istnieje zatem konieczność odwołania się do ogólnych zasad międzyczasowego prawa prywatnego, stanowiących bliższe sformułowanie oraz rozwinięcie podstawowej zasady wyrażonej w art. 3 k.c. (...) W nauce prawa, dla potrzeb rozważań intertemporalnych, normy prawa cy-

<sup>4</sup> Tekst wytycznych umieszczony jest na stronie GITD [www.gitd.gov.pl/content/wytyczne-w-sprawie-przewozu-drewna](http://www.gitd.gov.pl/content/wytyczne-w-sprawie-przewozu-drewna).

<sup>5</sup> Przepis ten stanowi, że postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia kary pieniężnej dotyczącej przejazdu pojazdu nienormatywnego, prowadzone na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, umarza się wobec podmiotu wykonującego przejazd, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości lub wielkości określonej w zezwoleniu na przejazd pojazdu nienormatywnego a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku osi pojazdu przy przewożeniu ładunków sypkich oraz drewna.

wilnego dzieli się na dwie grupy. Pierwszą grupę tworzą przepisy regulujące stosunki prawne, których treść wynika z samego prawa, niezależnie od zdarzeń prawnych powodujących ich powstanie, zmianę lub zakończenie. Do tej grupy należą przepisy prawa rzeczowego i rodzinnego regulujące treść stosunku prawnego i praw podmiotowych, niezależnie od sposobu ich powstania lub nabycia (np. istota własności, małżeństwo). Przepisy te poddane są zasadzie bezpośredniego działania nowej ustawy. Drugą grupę tworzą przepisy regulujące stosunki prawne, których treść jest wynikiem pewnych zdarzeń powołujących je do życia (powodujących ich zmianę lub zakończenie). Należą do nich przepisy prawa zobowiązaniowego oraz przepisy prawa rzeczowego i rodzinnego regulujące skutki prawne tworzące lub kończące (albo zmieniające) stosunki prawne lub powodujące nabycie albo utratę praw podmiotowych, natomiast nie ustalające treści stosunków prawnych (np. nabycie własności, zawarcie małżeństwa). Przepisy te poddane są zasadzie dalszego działania dawnej ustawy. Jeśli zatem zdarzenie prawne miało miejsce w czasie obowiązywania dawnej ustawy, do jego skutków realizujących się po wejściu w życie nowej ustawy, zastosowanie powinna mieć w dalszym ciągu ustawa dawna.”

Odwołując się przeto do ww. zasad interpretacyjnych stwierdzić wypada, że stosowanie do umów przewozu przepisu art. 55a ust. 1 pkt 5) ustawy prawo przewozowe jest obligatoryjne nawet wtedy, gdy strony umówiły się w umowie generalnej w sposób naruszający ten przepis jeszcze przed jego

wejściem w życie, ale skutki prawne tej umowy – w postaci stosowania jej do poszczególnych, jednostkowych przewozów, następować mają po wejściu w życie przedmiotowego przepisu.

Dodatkowo wskazać należy, iż zgodnie z art. 4 § 1 kodeksu wykroczeń, wykroczenie uważa się za popełnione w czasie, w którym sprawca działał lub zaniechał działania, do którego był obowiązany. Skoro zatem realizacja umowy generalnej następuje poprzez wykonanie poszczególnych, jednostkowych umów przewozu (tzw. „zleceń przewozowych”), wykroczenie popełniane będzie każdorazowo, ilekroć w odniesieniu do drewna i ładunków masowych zastosowane zostaną stawki oparte o kryterium masy czy objętości. Jak to zostało wskazane wyżej, wydaje się, że zastosowanie proponowanej klauzuli, ograniczającej przewoźne do kwoty będącej iloczynem dopuszczalnej masy całkowitej i stawki przewozowej skutkowałoby wyłączeniem karalności czynu.

W przypadkach, w których przed wejściem w życie ustawy nowelizującej z dniem 1 stycznia 2012r. ustawę Prawo przewozowe strony umówiły się o stosowanie w odniesieniu do drewna i ładunków masowych stawek opartych o kryterium masy czy objętości, wskazać również wypada na możliwość zastosowania przepisu art. 357(1) kc – czyli wytoczenia powództwa na zasadzie *rebus sic stantibus*.

Przepis art. 357(1) kc stanowi bowiem, że jeżeli z powodu nadzwyczajnej zmiany stosunków spełnienie świadczenia byłoby połączone

z nadmiernymi trudnościami albo groziłoby jednej ze stron rażąca stratą, czego strony nie przewidywały przy zawarciu umowy, sąd może po rozważeniu interesów stron, zgodnie z zasadami współżycia społecznego, oznaczyć sposób wykonania zobowiązania, wysokość świadczenia lub nawet orzec o rozwiązaniu umowy. Rozwiązując umowę sąd może w miarę potrzeby orzec o rozliczeniach stron, kierując się zasadami określonymi w zdaniu poprzedzającym. Jak przy tym wynika z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 20 lipca 2007 r. sygn. akt I CK 3/07, „nieprzewidywana przez stronę umowy zmiana stanu prawnego może stanowić zdarzenie wywołujące nadzwyczajną zmianę stosunków w rozumieniu art. 3571 k.c., jeżeli wpływa na sytuację obu lub jednej ze stron, utrudniając ją do tego stopnia, że spełnienie przewidzianego w umowie świadczenia jest połączone z nadmiernymi trudnościami lub grozi rażąca stratą (OSNC-ZD 2008/3/65). Podkreślenia jednak wymaga konieczność odwołania się w takim przypadku do decyzji sądu. Strona nie może bowiem sama od umowy odstąpić w oparciu o *rebus sic stantibus*.

Wydaje się jednak, iż ustanowienie górnej granicy przewoźnego, pomimo umówienia się o stawkę per jednostka masy czy objętości, powinno zapobiec negatywnym skutkom w postaci karalności czynu w oparciu o przepis art. 92 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym, o ile owa górna granica ustalona zostanie w odniesieniu do dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, którym wykonywany ma być dany przewóz. (B.J.)

## Prawo spedytora do żądania zwrotu wydatków

Zdarza się, że w celu wykonania spedycji spedytor, wskutek nadzwyczajnych, trudnych do przewidzenia zdarzeń, zmuszony jest ponieść wydatki lub zaciągnąć zobowiązania. Niejednokrotnie zleceniodawca spedytora odmawia spedytorowi zwrotu takich wydatków, podnosząc, że o zapłatę owych kosztów się ze spedytorem nie umawiał, że oferta spedytora takowych pozycji nie wymienia. Na zleceniodawcy ciąży jednak z mocy samego prawa - art. 742 kodeksu cywilnego w zw.

z art. 796 k.c. - obowiązek zwolnienia spedytora z zaciągniętych zobowiązań, które tenże spedytor zaciągnął przy wykonywaniu i w celu wykonania spedycji. Zwolnienie z zobowiązań może nastąpić w drodze dokonania przez zleceniodawcę bezpośredniej zapłaty osobom, które mają prawo żądać zapłaty od spedytora, bądź też na drodze przejęcia długu.

Warto pokusić się o nakreślenie sytuacji, rodzących po stronie spedytora konieczność

zaciągnięcia zobowiązań lub poniesienia wydatków.

I tak na przykład spedytor – odbiorca zobowiązany jest do dokonania czynności, których niewykonanie bądź nienależyte wykonanie może rodzić odpowiedzialność spedytora za szkody wyrządzone przewoźnikowi (względnie odpowiedzialność za wykonanie obowiązku zapłaty powstałych z tego tytułu kosztów). Spedytor – odbiorca ponosi odpowiedzialność za wykonanie czynności

rozładunkowych w przewozie lądowym, w tym za uprzątnięcie nieczystości, którymi ewentualnie zabrudzony został pojazd lub terminal przewoźnika itd. Jeżeli do owych zabrudzeń doszło wskutek na przykład nienależytego opakowania przesyłki przez zleceniodawcę spedytora bądź osobę trzecią, koszty ich usunięcia stanowią przykład podlegających zwrotowi wydatków. Dalej, jeśli celem sprawdzenia stanu przesyłki, która nadeszła w stanie uszkodzonym, spedytor, z uwagi na przykład na szczególne właściwości przesyłki uzna za celowe przybranie firmy rzeczoznawczo - kontrolnej, zobowiązany będzie do zapłaty za jej usługi. Jeśli wskutek opóźnionego udzielenia mu zlecenia spedycyjnego spedytor jako odbiorca spóźni się z odbiorem, zaś przewoźnik złoży przesyłkę na skład, spedytor, chcąc odebrać przesyłkę ze składu, będzie musiał zapłacić składownikowi koszty składowego, a przewoźnikowi morskemu – koszty demurrage.

Wskazać wypada, że powyżej wskazane, jak również inne skonkretyzowane obowiązki spedytora wynikają z regulacji prawnych, dotyczących stosunków prawnych poszczególnego rodzaju, w które wstępuje spedytor wykonując prawa odbiorcy bądź nadawcy. Spedytor bowiem, by móc wykonać spedycję, wstępuje w różnorakie stosunki prawne, co niesie ze sobą ryzyko zaangażowania jego odpowiedzialności cywilnej, w tym w zakresie obowiązku zapłaty za zleczone czynności, jak również za czynności, za które osobie trzeciej zapłata należy się z mocy samego prawa (np. w myśl przepisu art. 51 ustawy prawo przewozowe).

Należy wszak w tym miejscu zastanowić się, czy wszystkie wydatki, ponoszone przez spedytora, będą mogły być zaliczone do kategorii wydatków, o których mowa w wyżej wskazanym uregulowaniu.

Wskazać w pierwszej kolejności należy, iż w świetle orzecznictwa sądów powszechnych w skład wydatków, które spedytor poniósł w celu wykonania spedycji, nie zalicza się tzw. „przestojowego” - czyli kar umownych, nakładanych przez przewoźników lądowych z tytułu przetrzymania przez nadawcę lub odbiorcę środka transportu ponad umówiony czas albo wydłużenia czasu przewozu z innych przyczyn, niezależnych od przewoźnika. Kary

umowne są bowiem dodatkowym postanowieniem, zawartym w umowie przewozu - i spedytor winien uzyskać zgodę swego zleceniodawcy, przed zawarciem umowy przewozu, na uzgodnienie w umowie przewozu kar umownych w postaci przestojowego. Zleceniodawca winien poziom owych kar poznać i mieć możliwość podjęcia decyzji, czy godzi się na ich wysokość i stosowanie, czy też zaleca spedytorowi poszukanie innego przewoźnika, niestosującego kar z tytułu przestojowego (albo stosującego je w mniejszym rozmiarze).

Powstaje też pytanie, czy jeżeli koszty, które spedytor zobowiązany był uiścić swemu podwykonawcy, powstały w wyniku niestaranego działania spedytora przy wykonywaniu spedycji, które to nienależyte działanie naraziło na szkodę podwykonawcę spedytora względnie zrodziło obowiązek zapłaty za usługi tegoż podwykonawcy, mogą być przez spedytora dochodzone od jego zleceniodawcy na zasadzie art. 742 kc w zw. z art. 796 kc. Materia ta będzie przedmiotem poniższych rozważań.

Dla zobrazowania problematyki możliwości żądania przez spedytora od zleceniodawcy zwrotu kosztów ponoszonych przez tego spedytora na rzecz jego podwykonawców założmy, że spedytor, będący stroną umowy przewozu morskiego, zostanie przez przewoźnika morskiego wezwany do zapłaty wszelkich kosztów związanych z nieodebraniem przesyłki przez odbiorcę. Koszty te, jak to już zostało wskazane na wstępie, mogą być różnorakie. Przewoźnik morski może zażądać od spedytora, z którym zawarł umowę przewozu morskiego, zapłaty demurrage, detention, frachtu, składowego, a nawet, w szczególnych przypadkach, zwrotu kosztów utylizacji towaru. Założmy także, iż owo wezwanie do zapłaty skierowane zostanie do spedytora jako strony umowy przewozu morskiego po bezskutecznych próbach dochodzenia owych roszczeń od odbiorcy.

Stwierdzić wypada, że jeśli podstawa wywiedzenia przez przewoźnika morskiego owego roszczenia nie leży w niestaranym działaniu bądź zaniechaniu spedytora, spedytor ma prawo żądać od swego zleceniodawcy, by ten, zgodnie z przepisem art. 742 kc w zw.

z art. 796 kc, zwolnił go od zobowiązań zaciągniętych przez spedytora w celu wykonania spedycji.

W myśl bowiem art. 742 kc w zw. z art. 796 kc dający zlecenie powinien zwrócić przyjmującemu zlecenie wydatki, które ten poczynił w celu należytego wykonania zlecenia, wraz z odsetkami ustawowymi; powinien również zwolnić przyjmującego zlecenie od zobowiązań, które ten w powyższym celu zaciągnął w imieniu własnym.

Na dającym zlecenie spoczywają w świetle art. 742 k.c. obowiązki: zwrotu wydatków poniesionych przez przyjmującego zlecenie w celu należytego wykonania zobowiązania oraz zwolnienia przyjmującego zlecenie od zobowiązań, które zaciągnął w tym celu we własnym imieniu<sup>1</sup>. Na powstanie tych obowiązków nie ma wpływu, czy spedytor dokonał czynności, objętych umową spedycji, a więc bez znaczenia jest zrealizowanie celu umowy i osiągnięcie zamierzonego rezultatu<sup>2</sup>. Jeżeli spedytor podjął działania potrzebne do wykonania umowy z zachowaniem należytej staranności, dający zlecenie zobowiązany jest do zwrotu poniesionych przez niego wydatków oraz do zwolnienia go od zaciągniętych we własnym imieniu zobowiązań, o ile te wydatki i zobowiązania miały charakter celowy - zostały poniesione w celu należytego wykonania zobowiązania. Oczywistym jest bowiem, że wykonanie zlecenia może wymagać poniesienia określonych wydatków. Jeżeli dający zlecenie nie udzielił w tym celu spedytorowi zaliczki, spedytor pokrywa te wydatki we własnym zakresie.

Obowiązek zwrotu nie dotyczy wszak wszelkich wydatków, ale tych, które zostały poniesione przez spedytora w celu należytego wykonania zobowiązania.

Decydujące znaczenie ma więc celowy charakter wydatku. Muszą one być uzasadnione dążeniem do należytego wykonania umowy. Charakter taki mają nie tylko wydatki konieczne<sup>3</sup>, ale również inne, pod warunkiem, że były potrzebne do realizacji celu w postaci należytego wykonania spedycji. Pozostałe wydatki podlegają zwrotowi wówczas, gdy strony tak się umówiły, a także, gdy zostały poniesione na polecenie dającego zlecenie<sup>4</sup>. Przepisy kodeksu cywilnego nie zobowiązują zleceniodawcy do zwrotu spedytorowi poczy-

<sup>1</sup> Tak wywodzi Katarzyna Kopaczyńska-Pieczniak w Komentarzu do art. 742 Kodeksu cywilnego (2010.08.01).

<sup>2</sup> Vide J. Szczerski (w:) *Komentarz*, t. II, 1972, s. 1549; A. Szpunar (w:) *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 2, s. 401.

<sup>3</sup> W doktrynie wskazuje się na wydatki konieczne i użyteczne - por. M. Nesterowicz (w:) J. Winiarz, *Komentarz*, t. II, 1989, s. 689; L. Ogiejko (w:) K. Pietrzykowski, *Komentarz*, t. II, 2003, s. 372; J. Szczerski (w:) *Komentarz*, t. II, 1972, s. 1549; A. Szpunar (w:) *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 2, s. 401.

<sup>4</sup> Tak M. Nesterowicz (w:) J. Winiarz, *Komentarz*, t. II, 1989, s. 689; L. Ogiejko (w:) K. Pietrzykowski, *Komentarz*, t. II, 2003, s. 372; J. Szczerski (w:) *Komentarz*, t. II, 1972, s. 1549; A. Szpunar (w:) *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 2, s. 401.



nionych na przesyłkę nakładów. W doktrynie wszak powszechnie przyjmuje się, że na zleceniodawcy spoczywa taki obowiązek, uzasadniając jego istnienie tegoż obowiązku przede wszystkim tym, że poczynienie nakładów wymaga wcześniejszego poniesienia wydatków, a ponadto faktem, że zwrot nakładów przysługuje - na podstawie art. 753 § 2 k.c. - nawet prowadzącemu cudze sprawy bez zlecenia, a więc tym bardziej prawo takie winno przysługiwać spedytorowi, który działa w oparciu o zlecenie spedycyjne<sup>5</sup>.

Wydaje się więc, że pojęcie wydatków na tle przepisów o zleceniu należy interpretować szeroko i objąć nim również nakłady na przesyłkę, poczynione przez wykonującego zlecenie spedycyjne spedytora.

Podkreślenia wymaga, że obowiązkiem zwrotu spoczywającym na zleceniodawcy objęte są nakłady celowe, a więc uzasadnione w celu należytego wykonania umowy spedycyjnej<sup>6</sup>. Wśród nich należy wyróżnić nakłady konieczne i użyteczne. Pierwsze z nich są niezbędne do należytego wykonania zlecenia. Drugie natomiast to takie, które ułatwiły, przyspieszyły jego wykonanie, służyły poprawieniu jakości dokonywanych działań. Nie wydaje się, by spedytor mógł dochodzić od swego zleceniodawcy zwrotu nakładów użytecznych, jeśli ich poczynienia ze zleceniodawcą pierwiej nie uzgodnił.

Oprócz wyżej wymienionych nakładów koniecznych i użytecznych wyróżnia się też nakłady zbytkowne, czyli służące osiągnięciu celów ubocznych. Nakłady zbytkowne podlegają zwrotowi, gdy umowa tak stanowi oraz gdy zostały poniesione na polecenie czy zgodnie ze wskazówkami dającego zlecenie.

Wydatki (w tym nakłady) powinny zostać zwrócone wraz z odsetkami ustawowymi (art. 359 k.c.). Przepisy kodeksu cywilnego nie określają terminu zwrotu wydatków (w tym nakładów) ani też formy ich zwrotu. Strony mogą ten termin określić w umowie, przewidując, że zwrot nastąpi po wykonaniu zlecenia. Mogą również postanowić, że dający zlecenie będzie zobowiązany do zwrotu wydatków (nakładów) na bieżąco w miarę ich ponoszenia na podstawie przekazywanych przez zleceniobiorcę określonych informacji.

W braku takich postanowień mają zastosowanie ogólne zasady, a więc wydatki (nak-

łady) poczynione w celu należytego wykonania spedycji powinny zostać zwrócone spedytorowi niezwłocznie po wezwaniu zleceniodawcy do zapłaty - zażądaniu od zleceniodawcy zwrotu tychże wydatków (art. 455 k.c.). Zwrot wydatków (w tym nakładów) polega na wydaniu ich wartości w postaci kwoty pieniężnej.

Obowiązek zwrotu nie obejmuje wszak tych wydatków (nakładów), które zostały wkalkulowane w wynagrodzenie należne spedytorowi.

Obowiązek zwolnienia z zobowiązań dotyczy przypadków, gdy spedytor w celu należytego wykonania zlecenia i we własnym imieniu zaciągnął zobowiązanie, a więc jest dłużnikiem zobowiązanym do świadczenia. Dopóki takie zobowiązanie istnieje, a świadczenie nie zostało w całości spełnione, zleceniodawca zobowiązany jest do zwolnienia z niego spedytora. W szczególności mogą to być zobowiązania wynikające z umów zawartych przez spedytora w celu należytego wykonania zlecenia - na przykład o usługi firmy kontrolnej, przedsiębiorstwa składowego, przechowania itd. Zwolnienie z zobowiązania może polegać na przejściu długu zgodnie z przepisami art. 519 i n. k.c., ewentualnie może nastąpić przez spełnienie świadczenia na rzecz osoby trzeciej, jeżeli jest to możliwe w świetle art. 356 k.c. Obowiązek ten powstaje z chwilą zaciągnięcia zobowiązania przez spedytora, a nie z chwilą wykonania zlecenia czy wymagalności zaciągniętego zobowiązania<sup>7</sup>.

Z zasady zleceniobiorca (spedytor) nie może natomiast żądać od zleceniodawcy spełnienia do swoich rąk świadczenia wynikającego z zobowiązania, które tenże spedytor zaciągnął w imieniu własnym w celu należytego wykonania zlecenia, chyba że sam owo świadczenie już wcześniej spełnił<sup>8</sup>. Jeżeli jednak spedytor spełnił świadczenie wynikające z zaciągniętego zobowiązania, po stronie zleceniodawcy powstał obowiązek zwrotu wydatków (nakładów), obejmujących wartość spełnionego przez spedytora świadczenia.

Nawet wszak w sytuacji, gdy spedytor świadczenia nie spełnił, w miejsce żądania zwolnienia go z zobowiązania może zażądać spedytor udzielenia mu zaliczki na pokrycie wydatków, które w ramach zaciągniętego

zobowiązania zobligowany jest spedytor ponieść. W myśl bowiem przepisu art. 743 kodeksu cywilnego w zw. z art. 796 kc, jeżeli wykonanie zlecenia wymaga wydatków, zleceniodawca na żądanie spedytora winien udzielić mu odpowiedniej zaliczki.

Roszczenie spedytora względem zleceniodawcy o zwolnienie z zobowiązań lub o zwrot wydatków uwarunkowane jest jednakże należyta starannością po stronie spedytora.

Należy zatem odpowiedzieć sobie na pytanie, do czego sprowadzać się ma owa należyta staranność przy wykonywaniu przez spedytora jego obowiązków.

Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 19 grudnia 2007 r. sygn. akt VI ACa 400/07 wywiódł, iż czynności podejmowane w ramach umowy spedycji mogą polegać na udzielaniu porad, zawieraniu umów przewozu, sporządzaniu dokumentów przewozowych, odbioru przesyłki od nadawcy lub przewoźnika, przekazaniu przesyłki odbiorcy. Mogą to być również inne czynności organizacyjno-prawne związane z przewozem, takie jak znalezienie przewoźnika, przygotowanie listów przewozowych czy też zawarcie umowy przewozu z przewoźnikiem w imieniu zleceniodawcy oraz zapłata przewoźnikowi wynagrodzenia za przewóz (Apel.-W-wa 2008/3/85, OSA 2009/12/42). Jak zaś wynika z wyroku Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 26 września 2000 r. sygn. akt I ACa 523/00, „...Przedmiotem umowy spedycji mogą być wszelkie czynności prawne i faktyczne związane z przewozem, takie jak: zważenie, opakowanie, sprawdzenie stanu przesyłki, wypełnienie dokumentów przewozowych, zawarcie umowy przewozu, dostarczenie przesyłki przewoźnikowi, dokonanie czynności ładunkowych, zawarcie umowy ubezpieczenia, załatwienie formalności celnych, konwojowanie przesyłki, jej odbiór, składowanie itp. (...)” Czynności, o których mowa w art. 794 kc in fine, a więc "inne usługi związane z przewozem", mogą być - zdaniem Sądu Apelacyjnego - zaliczone do usług mających charakter spedycyjny tylko wówczas, gdy współwystępują z wysłaniem lub odbiorem przesyłki. Są czynności, które spedytor wykonuje samodzielnie, są także takie, które z samej istoty spedycji bądź szeroko pojętych

<sup>5</sup> Vide L. Ogiegło (w:) K. Pietrzykowski, *Komentarz*, t. II, 2003, s. 372; J. Szczerski (w:) *Komentarz*, t. II, 1972, s. 1550; A. Szpunar (w:) *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 2, s. 401.

<sup>6</sup> Vide K. Kołakowski (w:) G. Bieniek, *Komentarz*, t. II, 2006, s. 393.

<sup>7</sup> Vide uwagi M. Nesterowicza (w:) J. Winiarz, *Komentarz*, t. II, 1989, s. 689; L. Ogiegło (w:) K. Pietrzykowski, *Komentarz*, t. II, 2003, s. 372; J. Szczerskiego (w:) *Komentarz*, t. II, 1972, s. 1550; A. Szpunara (w:) *System prawa cywilnego*, t. III, cz. 2, s. 402.

<sup>8</sup> Tak J. Szczerski (w:) *Komentarz*, t. II, 1972, s. 1550; a także K. Kołakowski (w:) G. Bieniek, *Komentarz*, t. II, 2006, s. 394, z powołaniem na wyrok SN z 2 grudnia 2003 r., III CK 167/02, OSNC 2005, nr 1, poz. 9.

usług spedycyjnych wykonuje przy pomocy osób trzecich. Odpowiedzialność spedytora za te osoby trzecie kształtuje się niejednolicie – w zależności od rodzaju stosunku prawnego będącego podstawą odpowiedzialności tych podmiotów. Za wyjątkiem przewoźników i dalszych spedytorów odpowiedzialność spedytora za osoby trzecie, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, wynika z przepisu art. 474 kodeksu cywilnego. Oznacza to, że spedytor odpowiada za działania (i zaniechania) tych osób jak za działania własne. Za działania i zaniechania takich osób spedytor odpowiada co prawda także, z pewnymi zastrzeżeniami, na zasadzie winy (winy domniemanej), ale jeżeli ów podwykonawca odpowiada na zasadzie ryzyka, to i spedytor odpowiadać będzie na zasadzie ryzyka. Odpowiedzialność spedytora za osoby trzecie jak za działania własne dotyczyć będzie takich podwykonawców spedytora, jak przeładowcy (np. porty), przechowawcy, przedsiębiorstwa składowe, firmy kontrolne, konwojenci. W myśl wyroku Sądu Najwyższego z dnia 2003-03-27, sygn. akt V CKN 1874/00, „miernik staranności stosowany wobec osoby, którą dłużnik posługuje się, odpowiada temu, który należałoby zastosować wobec dłużnika, gdyby chodziło o ocenę jego zachowania. W stosunkach kontraktowych bowiem, a więc także w odniesieniu do umowy spedycji, przyjęte jest, że dłużnik posługuje się przy wykonywaniu zobowiązania osobami trzecimi. Dotyczy to zarówno osób, które pomagają przy wykonywaniu zobowiązania, jak i osób, którym dłużnik powierzył wykonanie zobowiązania. Niejednokrotnie współudział osób trzecich znacznie ułatwia lub nawet umożliwia dłużnikowi zachowanie się zgodnie z treścią umowy. Z art. 356 § 1 k.c. wynika, że co do zasady dłużnik nie jest zobowiązany do osobistego świadczenia. Wierzyciel może żądać osobistego świadczenia dłużnika tylko w ograniczonym zakresie, gdy wynika to z treści czynności prawnej, z ustawy albo z właściwości zobowiązania. Jednakże takie ułatwienie sytuacji dłużnika nie może zagrażać interesom wierzyciela, który z reguły nie ma wpływu na decyzję dłużnika o posłużeniu się osobami trzecimi, nie ma również wpływu na dobór tych

osób. Dlatego art. 474 k.c. stanowi zabezpieczenie interesów wierzyciela. Zgodnie z tym przepisem dłużnik odpowiedzialny jest jak za własne działanie lub zaniechanie za działania i zaniechania osób, z pomocą których zobowiązanie wykonuje, jak również osób, którym wykonanie zobowiązania powierza. Dłużnik ponosi więc ryzyko szkody powstałej z posługi osób, przy pomocy których wykonuje swoje zobowiązanie. Jak wynika z poglądów doktryny prawa<sup>9</sup> odpowiedzialność dłużnika w opisanych komentowanym przepisem okolicznościach została ukształtowana na swoistej zasadzie ryzyka. Wierzyciel nie ma z reguły wpływu na to, jakim osobom faktyczne wykonanie czynności zostanie powierzone. Przy tak ukształtowanej odpowiedzialności dłużnika przyjmując wszak trzeba również, że jego odpowiedzialność nie sięga dalej, niżby on sam wykonywał zobowiązanie i przez swoje zachowanie nie doprowadził do satysfakcji kontraktowej wierzyciela. W sytuacji posłużenia się osobą trzecią dłużnik może zwolnić się od odpowiedzialności na takich samych zasadach, jakby mógł zwolnić się od odpowiedzialności, gdyby zobowiązanie wykonywał sam. Wobec wierzyciela świadczenie w wykonaniu zobowiązania powinno być traktowane tak, jak gdyby dłużnik wykonywał zobowiązanie sam i należy oceniać zachowanie pomocników dłużnika tak, jakby w taki sposób zachowywał się sam dłużnik. Dłużnik – spedytor odpowiada wszak niezależnie od swej winy za niezawinione przez siebie skutki działania innych osób. Przesłanką jego odpowiedzialności jest wina innej osoby (o ile ta inna osoba ponosi odpowiedzialność na zasadzie winy). Przy czym dla odpowiedzialności spedytora na zasadzie art. 474 kc nie ma także znaczenia okoliczność, czy spedytor nadzorował wykonanie zobowiązania przez podwykonawcę (np. firmę rzeczoznawczo – kontrolną). Przy stosowaniu art. 474 k.c. przyjmuje się hipotetyczne założenie, iż dłużnik (spedytor) działał osobiście. W konsekwencji miernik staranności stosowany wobec osoby, którą dłużnik posługuje się, odpowiada temu, który należałoby zastosować wobec dłużnika, gdyby chodziło o ocenę jego zachowania (wyrok SN z dnia 27 marca 2003 r., V CKN

1874/00, LEX nr 400369). Ocena winy osób, którymi posługuje się dłużnik dokonuje się więc według kryteriów (miernika staranności), jakie obowiązywałyby dłużnika, gdyby wykonywał zobowiązanie osobiście, czyli według kwalifikacji własnych dłużnika, a nie osób, którymi się on posługuje przy wykonaniu zobowiązania<sup>10</sup>. Rozszerzenie i zawężenie zakresu odpowiedzialności spedytora (art. 473 k.c.) dotyczy także jego odpowiedzialności za cudze czyny. Tym samym z mocy art. 473 § 2 k.c. niedopuszczalne jest umowne wyłączenie odpowiedzialności spedytora za winę umyślną osób trzecich, czyli jego pomocników, wykonawców zobowiązania, a także jego przedstawiciela ustawowego<sup>11</sup>. Spedytor nie odpowiada natomiast za szkody wyrządzone przez osoby trzecie jedynie przy sposobności („przy okazji”) wykonywania zobowiązania, a nie w związku ze spełnieniem świadczenia<sup>12</sup>. Istnieje też kategoria osób, za które spedytor – jeśli posługuje się nimi w celu wykonania spedycji – odpowiadać będzie także na zasadzie winy, ale specyficznej jej postaci. Kategoria ta sprowadza się do dwóch podwykonawców spedytora, to jest przewoźników i dalszych spedytorów. Spedytor mianowicie za przewoźników oraz dalszych spedytorów ponosi odpowiedzialność na zasadzie winy w wyborze (*culpa in eligendo*) – art. 799 kc. Okoliczność, że spedytor powierzył wykonanie czynności zawodowemu przewoźnikowi czy dalszemu spedytorowi, nie zwalnia go od odpowiedzialności. Spedytor musi bowiem wykazać, że dokonując wyboru przewoźnika lub dalszego spedytora dołożył należytej staranności. Akty staranności przy wyborze przewoźnika lub dalszego spedytora to m. in. sprawdzenie, czy osoby te starannie i bezszkodowo w przeszłości wykonywały swoje czynności, czy cieszą się dobrą reputacją w środowisku, a także czy są należycie ubezpieczone od ryzyk związanych z prowadzoną działalnością. Przez należyte ubezpieczenie winno się zaś rozumieć ubezpieczenie na sumę odpowiadającą co najmniej wartości towaru, przewożonego lub powierzanego w celu dalszej spedycji, jak również ubezpieczenie skuteczne – to jest takie, z którego wynika

<sup>9</sup> Vide: Komentarz do art. 474 kodeksu cywilnego A. Kidyba (red.), A. Olejniczak, A. Pyrzyńska, T. Sokołowski, Z. Gawlik, A. Janiak, G. Koziół, Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część ogólna, LEX, 2010.

<sup>10</sup> Tak A. Ohanowicz, *Zobowiązania...*, s. 187; F. Zoll (w:) *System...*, s. 105; A. Rembieliński (w:) *Kodeks...*, s. 465; M. Piekarski (w:) *Kodeks...*, s. 1170; W. Czachórski, A. Brzozowski, M. Safjan, E. Skowrońska-Bocian, *Zobowiązania...*, s. 326; W. Popiołek (w:) *Kodeks...*, s. 53.

<sup>11</sup> Vide wyrok SA w Gdańsku z dnia 25 października 1996 r., I ACr 822/96, OSA 1997, z. 10, poz. 58, s. 31; wyrok SA w Warszawie z dnia 23 lutego 2006 r., I ACa 843/2005, niepubl.; wyż. wskazana uchwała SN z dnia 25 lutego 1986 r., III CZP 2/86; T. Wiśniewski (w:) *Komentarz...*, s. 524; K. Zagrobelny (w:) *Kodeks...*, s. 852; A. Ohanowicz, *Zobowiązania...*, s. 188; W. Czachórski, A. Brzozowski, M. Safjan, E. Skowrońska-Bocian, *Zobowiązania...*, s. 326.

<sup>12</sup> Vide F. Zoll (w:) *System...*, s. 106; A. Rembieliński (w:) *Kodeks...*, s. 466; A. Ohanowicz, *Zobowiązania...*, s. 187; W. Popiołek (w:) *Kodeks...*, s. 54; wyż. wskazana uchwała SN z dnia 25 lutego 1986 r., III CZP 2/86.

prawo żądania zapłaty odszkodowania od ubezpieczyciela. Oczywiście zbadanie posiadania przez podwykonawców (wymienionych w art. 799 kc) polisy ubezpieczeniowej OC przewoźnika czy OC spedytora jest jednym z mierników, ale nie wyłącznym miernikiem staranności spedytora głównego przy wyborze podwykonawcy. Teoretycznie bowiem podwykonawca taki może ubezpieczenia nie posiadać, ale będzie się legitymował dobrym standingiem finansowym, takimi aktywami, które zabezpieczą ewentualne roszczenia odszkodowawcze zleceniodawcy i zminimalizują niebezpieczeństwo niewypłacalności na wypadek szkody. Jak wynika z poglądów doktryny prawa<sup>13</sup> staranność wyboru wskazanych kategorii podwykonawców polegać może na posłużeniu się przewoźnikiem, który obiektywnie gwarantuje należyte wykonanie umowy. Podkreślane jest w doktrynie, że miarą tej gwarancji nie może być liczba zdobytych nagród przez przewoźnika czy składane przez niego zapewnienia, zważywszy, iż mają one charakter subiektywny. Gdyby przyjąć, że wspomniane okoliczności są wystarczające dla oceny wymaganej od spedytora staranności, to stałoby to w sprzeczności z sensem umowy spedycji<sup>14</sup>. Jeżeli spedytor nie dokona ustalenia rodzaju środków transportu, jakim przewóz ma być dokonany, to trudno uznać, że spedytor w sposób należyty spełnił stawiane względem niego wymagania. Przede wszystkim jednak winien spedytor ustalić, czy jego podwykonawca jest zarejestrowanym we właściwym rejestrze przedsiębiorcą, czy legitymuje się ważnym zezwoleniem w rozumieniu przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE oraz w odniesieniu do przewozów międzynarodowych – licencją wspólnotową w rozumieniu przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, uprawniającymi go do wykonywania działalności

przewozowej - bądź, w przypadku dokonania wyboru spedytora dalszego – licencją uprawniającą do wykonywania działalności gospodarczej w postaci pośrednictwa przy przewozie rzeczy, czy – i jakie – posiada referencje wydane przez innych użytkowników transportu, jaką odznacza się szkodowością, czy jest należyte ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej od ryzyk danego rodzaju na sumę ubezpieczenia nie mniejszą niż wartość powierzanego mu towaru. W istocie katalog czynności składających się na akty starannego wyboru podwykonawcy jest otwarty i związany z okolicznościami danego stanu faktycznego, jak również szczególnymi właściwościami przesyłki. Podkreślenia wymaga, iż w przypadku posłużenia się przez spedytora przewoźnikiem lub dalszym spedytorem domniemywa się winę spedytora głównego. Dopiero wykazanie przez spedytora należytego wyboru podwykonawcy wymienionego w art. 799 kc zwalnia spedytora od odpowiedzialności.

Spedytor główny musi wszak wszelkie tego rodzaju dowody zebrać, aby w przypadku zaistnienia szkody móc wykazać swemu zleceniodawcy, że nie ponosi winy w wyborze. Jeśli spedytor główny dowód taki będzie w stanie przeprowadzić, roszczenia zleceniodawcy spedytora głównego winny być skierowane bezpośrednio przeciwko podwykonawcom, nie zaś przeciwko spedytorowi głównemu. Niejednokrotnie wymagane będzie dokonanie w tym celu dodatkowych czynności prawnych, takich jak przelew praw spedytora głównego na zleceniodawcę, wynikających z zawartych przez tego spedytora głównego umów przewozu czy spedycji ze spedytorem dalszym. Zgodnie z orzecnictwem sądów – niedokonanie przelewu praw służących spedytorowi względem przewoźnika bądź dalszego spedytora stanowić może samoistną podstawę odpowiedzialności spedytora za szkodę, nawet, jeśli spedytor przeprowadzi skuteczny dowód na okoliczność braku winy w wyborze owego przewoźnika czy dalszego spedytora.

Spedytor przeto w wykonaniu zobowiązania zarówno podejmuje czynności osobiście, jak i posługuje się przewoźnikami, dalszy-

mi spedytorami, przechowawcami, rzeczoznawcami i innymi osobami, których udział w wykonaniu umowy spedycji uzna za zasadny i celowy. Skoro spedytor decyduje się na posłużenie się innymi osobami w wykonaniu umowy, to równocześnie musi zdawać sobie sprawę z odpowiedzialności za ich działanie lub zaniechanie. Jak wynika z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 27 stycznia 2004 r., sygn. akt II CK 389/02 (OSNC 2005/2/38, Biul.SN 004/6/8): „nie można wymagać od spedytora, aby przy każdej przesyłce przeznaczonej do przewozu sprawdzał, czy profesjonalny przewoźnik zastosował właściwy środek transportu.” Z tego samego wyroku wynika też podstawowe kryterium oceny należytej staranności spedytora przy wyborze podwykonawcy: „należyta staranność spedytora w rozumieniu art. 355 k.c. w zw. z art. 799 k.c. jest zachowana, jeśli wykaże, że powierzył określone usługi przewozowe przewoźnikowi, którego profesjonalizm i jakość świadczonych usług budziła zaufanie.”

Wskazać także wypada za Sądem Najwyższym<sup>15</sup>, że sam fakt zaistnienia szkody transportowej nie dowodzi odpowiedzialności spedytora i w konsekwencji - odpowiedzialności ubezpieczyciela (art. 822 kc.).

Spedytor nie może również skutecznie powoływać się wobec wierzyciela na wyłączenie bądź ograniczenie roszczeń regresowych w odniesieniu do osób, którymi posługuje się przy wykonywaniu zobowiązania<sup>16</sup>. Spedytor uwolni się od odpowiedzialności za osoby, którymi posługuje się przy wykonaniu zobowiązania, gdy wykaże, iż osoby te nie ponoszą winy, a jednocześnie, że i jemu nie można byłoby postawić zarzutu winy, gdyby zobowiązanie wykonywał osobiście<sup>17</sup>. Spedytor, dokonując ekskulpacji, winien zatem przeprowadzić dowód, że osoba, którą posługiwał się przy wykonaniu zobowiązania, zachowała należyta staranność, do której dłużnik byłby zobowiązany, gdyby osobiście wykonywał zobowiązanie<sup>18</sup>.

Można się przeto pokusić o stwierdzenie, że należyta staranność spedytora, warunkująca powstaniem po stronie spedytora prawa do zwrotu kosztów i wydatków, o których mowa w art. 742 kc w zw. z art. 796 kc, to

<sup>13</sup> Vide Komentarz do art. 799 kodeksu cywilnego Z. Gawlik, A. Janiak, A. Kidyba, K. Kopczyńska-Pieczniak, G. Kozieł, E. Niezbecka, T. Sokółowski, Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część szczególna, LEX, 2010.

<sup>14</sup> Tak Ł. Kozłowski, glosa do wyroku SN z 27 stycznia 2004 r., II CK 389/02, Glosa 2006, nr 3, s. 97.

<sup>15</sup> Vide wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 września 2003 r. sygn. akt V CK 204/02.

<sup>16</sup> Vide uchwała SN z dnia 20 listopada 1992 r., III CZP 138/92, OSNCP 1993, nr 6, poz. 96, OSP 1993, z. 5, poz. 97, PUG 1993, nr 4, s. 28 z glosą E. Skowrońskiej, PUG 1993, nr 4, s. 28.

<sup>17</sup> Tak A. Rembieliński (w:) *Kodeks...*, s. 465; M. Piekarski (w:) *Kodeks...*, s. 1170.

<sup>18</sup> *ibidem*.

także staranność jego podwykonawców (niekoniecznie tych samych, względem których spedytor jest dłużnikiem), za których działania i zaniechania spedytor ponosi odpowiedzialność na zasadach opisanych powyżej.

Z powyższego wynika, że jeżeli obowiązek naprawienia przez spedytora szkody wyrządzonej podwykonawcy, w tym przewoźnikowi, względnie obowiązek zwrotu na rzecz pod-

wykonawcy (w tym przewoźnika) określonych kosztów, wynika z nienależytego działania bądź zaniechania spedytora, jego zleceniodawca nie będzie zobowiązany do zwrotu tychże kosztów i wydatków, poniesionych przez spedytora. W kategorii podlegających zwrotowi na rzecz spedytora kosztów i wydatków nie mieszczą się też kary umowne, do zapłaty których zobowiązany może być spedytor np. z mocy umowy przewozu. Owe kary umowne to wszelkiego typu przestojowe, pos-

tojowe itd. Zleceniodawca zobowiązany będzie do ich pokrycia tylko wtedy, jeśli zostały one włączone do umowy spedycji. Nie wystarczy przeto samo powiadomienie zleceniodawcy o tym, że przewoźnik przystąpił do naliczania postojowego, w sytuacji, gdy zleceniodawca spedytora nie był przy zawieraniu umowy spedycji powiadomiony o wysokości tych kar i przesłankach do ich naliczenia. (B.J.)

## Ogólne Warunki, regulaminy i inne wzorce umowne – zasady stosowania

Często w umowach, zawieranych nie tylko w branży TSL, ale i w wielu innych branżach, spotyka się klauzule, rozpoczynające się od słów „w sprawach nieuregulowanych w niniejszej umowie zastosowanie mają ....” – i tu wymieniane są różnorakie regulaminy, ogólne warunki, szczególne warunki, ogólne zasady współpracy, sprzedaży itp. Warto zatem zastanowić się, czym – z punktu widzenia prawa – owe regulaminy i warunki są – jaki jest ich charakter prawny oraz podstawy obowiązywania.

Jak wynika z art. 4 ustawy Prawo przewozowe, przewoźnik<sup>1</sup> może wydawać regulaminy określające warunki obsługi podróży, odprawy oraz przewozu osób i rzeczy. Jako że przepis ten mówi zarówno o przewozach osób, jak i o przewozach rzeczy (czyli tzw. przesyłek towarowych, w rozumieniu art. 35 ustawy Prawo przewozowe), także i przewoźnik, który wykonuje li tylko przewozy rzeczy, jest ustawowo uprawniony do wydawania swojego regulaminu. Regulamin taki wszak nie jest prawem, a zasady jego wprowadzenia w życie i włączenia do stosunków umownych wynikają z przepisów prawa.

Również spedytorzy – mimo braku wyraźnego ustawowego uprawnienia – mogą usta-

łać i stosować w umowach ze swymi zleceniodawcami regulaminy, ogólne warunki umów itd. Co więcej, można pokusić się o stwierdzenie, że w stosunkach prawnych wynikających z umowy spedycji posługiwanie się wzorcem umownym w postaci Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych jest zwyczajowo przyjęte, zważywszy na ukształtowaną na przestrzeni wielu lat praktykę opracowywania OPWS przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki z siedzibą w Gdyni<sup>2</sup>. Jednakże ani regulaminy wydawane przez przewoźników, ani regulaminy, ogólne warunki umów itp, ustalane przez spedytorów (organizacje ich zrzeszające), nie mają charakteru przepisu prawa, a skuteczne ich włączenie do stosunku umownego zależy od przestrzegania prawnych wymogów.

### Jak skutecznie włączyć wzorzec umowny do stosunku prawnego?

Wymogi te określone zostały w przepisach art. 384 i nast. kodeksu cywilnego. I tak art. 384 § 1 kc stanowi, iż ustalony przez jedną ze stron wzorzec umowy, w szczególności ogólne warunki umów, wzór umowy, regulamin, wiąże drugą stronę, jeżeli został jej

doręczony przed zawarciem umowy. Z § 2 tego artykułu wynika, że w razie, gdy posługiwanie się wzorcem umownym jest w stosunkach danego rodzaju zwyczajowo przyjęte, wiąże on także wtedy, gdy druga strona mogła się z łatwością dowiedzieć o jego treści. Nie dotyczy to jednak umów zawieranych z udziałem konsumentów, z wyjątkiem umów powszechnie zawieranych w drobnych, bieżących sprawach życia codziennego, takich jak np umowy przewozu osób, ich bagażu itd.

Zwyczajowe posługiwanie się wzorcami umów w określonych sferach obrotu prawnego, zwłaszcza gospodarczego, jest zjawiskiem spotykanym. Praktyka taka utrwaliła się m.in. w dziedzinie stosunków z zakresu umów ubezpieczeniowych, bankowych leasingowych czy spedycyjnych. Istnienie zwyczaju stosowania wzorców jest elementem stanu faktycznego i może być przedmiotem dowodu, którego ciężar, zgodnie z regułą zawartą w art. 6 kc., spoczywa na proponencie – czyli podmiocie chcącym zastosować wzorzec. Należy podkreślić, że zwyczajowość dotyczy samej praktyki stosowania wzorców umownych, a nie treści owych wzorców. Możliwość łatwego dowiedzenia się przez drugą stronę

<sup>1</sup> lub organizator publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – materia ta wszak przekracza ramy niniejszego artykułu

<sup>2</sup> a wcześniej przez Polski Związek Spedytorów Międzynarodowych, którego tradycją PISiL jest spadkobiercą

o treści wzorca może być realizowana różnoro. Proponent powinien jednak dostosować sposób udostępnienia wzorca do rodzaju stosunku prawnego i do rozmiaru wzorca. Oznacza to, że należy wziąć pod uwagę zarówno okoliczności stanu faktycznego, jak i subiektywne cechy potencjalnych adresatów wzorca. Jeśli zatem spedytor będzie w stanie wykazać (czyli przeprowadzić dowód na okoliczność) istnienia zwyczaju stosowania OPWS w stosunkach prawnych spedycji, będą one wiążące drugą stronę umowy, o ile mogła się ona z łatwością dowiedzieć o ich treści. Cóż to jednak oznacza? Zdecydowanie łatwiej jest zapewne odpowiedzieć na pytanie, kiedy drugiej stronie spedytor takiego ułatwienia nie stworzył. I tak np. wywieszenie OPWS 2010 w siedzibie spedytora w okolicznościach, gdy znakomitą większość umów ze swymi klientami zawiera on na odległość (za pośrednictwem faxu czy poczty elektronicznej) z pewnością nie spełnia wymogu łatwego dowiedzenia się o treści tychże Warunków. Nie spełnia też wymogu łatwego dowiedzenia się klauzula zawarta w ofercie, iż OPWS, regulamin – czy też inny wzorzec umowny – dostępny jest na życzenie.

Wskazać także należy, że skoro art. 4 ustawy prawo przewozowe przewiduje dla przewoźnika (także takiego, który świadczy li tylko przewozy rzeczy) ustawowe uprawnienie do wydania regulaminu, dla osiągnięcia skutku związania drugiej strony owym regulaminem również, podobnie jak w przypadku OPWS stosowanych przez spedytorów, wystarczy, by mogła się ona z łatwością dowiedzieć o treści regulaminu. Podobnie jak przy spedycji, także i na przewoźniku spoczywa ciężar dowodu celem wykazania stworzenia drugiej stronie warunków umożliwiających łatwe dowiedzenie się o treści stosowanego przez tegoż przewoźnika regulaminu. Przy czym, jeżeli podmiot, który ustalił swój wzorzec umowny – w tym przewoźnik rzeczy, który wydał swój regulamin w oparciu o art. 4 ustawy prawo przewozowe czy spedytor pragnący włączyć do umowy spedycji postanowienia OPWS - posługuje się tymże wzorcem umownym (regulaminem) w postaci elektronicznej, powinien udostępnić go drugiej stronie przed zawarciem umowy w taki sposób, aby mogła ona wzorzec ten przechowywać i odtwarzać w zwykłym toku czynności (art. 384 § 4 kc). Oznacza to, że

każdy wzorzec umowny (w tym także stosowany przez podmiot stosunku prawnego, w ramach którego funkcjonuje zwyczaj posługiwania się wzorcem oraz wzorzec wydawany na podstawie ustawy), który ma być stosowany w wersji elektronicznej, a więc także poprzez umieszczenie go na stronie internetowej, musi być dostępny dla drugiej strony przed zawarciem umowy<sup>3</sup>. Musi on być też możliwy do zapisania i wielokrotnego odtwarzania.

Obowiązek udostępnienia wzorca przez proponenta oznacza obowiązek umożliwienia zapoznania się z wzorcem - nie oznacza zaś obowiązku zapewnienia zapoznania się przez drugą stronę z owym wzorcem, albowiem kwestia zapoznania się z wzorcem umownym (regulaminem, o.w.u) pozostawiona została przez ustawodawcę woli drugiej strony umowy.

Podkreślić wszak należy, że stosowanie każdego wzorca umownego, czy to wydawanego w oparciu o przepis prawa, czy też funkcjonującego w obrocie zwyczajowo, może podlegać negocjacji. Druga strona umowy może bowiem w fazie negocjacji umowy (ale nie po jej zawarciu) nie zgodzić się z niektórymi bądź też nawet ze wszystkimi postanowieniami wzorca i zażądać umownego wyłączenia stosowania wzorca w całości lub w części. Jeśli proponent nie wyrazi zgody na niestosowanie wzorca w całości lub w części, do zawarcia umowy może w ogóle nie dojść. Kwestia, czy żądanie niestosowania wzorca zostanie przez proponenta uwzględnione, należy zazwyczaj do materii handlowej. Odstąpienie od stosowania niektórych postanowień wzorca umownego niekiedy nastąpić może konkludentnie. Jeśli bowiem strony w umowie zawrą postanowienia, które regulują daną kwestię odmiennie niż czyni to wzorzec umowny, pierwszeństwo znajdą postanowienia umowy, nie zaś wzorca umownego (art. 385 § 1 kc).

### **Ograniczenie odpowiedzialności – zgodne z prawem czy nie?**

Często spotykaną regulacją wszelakich wzorców umownych, w tym stosowanych w TSL, jest ograniczenie odpowiedzialności proponenta do, na przykład, wyłącznie odpowiedzialności za szkody wyrządzone drugiej stronie umyślnie lub będące wynikiem rażą-

cego niedbalstwa proponenta. Równie często spotykane są klauzule ograniczające należne od proponenta odszkodowanie, na przykład do równowartości 2 SDR za kilogram wagi brutto przesyłki utraconej bądź uszkodzonej<sup>4</sup>. Rozważenia wymaga, czy zastosowanie do umowy danego rodzaju tak sformułowanego wzorca umownego w każdym przypadku będzie prawnie skuteczne, czy też może owa klauzula dotknięta będzie sankcją nieważności.

W szczególności często zdarza się, iż niektórzy autorzy wzorców, w celu umownego ograniczenia swej odpowiedzialności oraz należnego od siebie odszkodowania, próbują prezentować swą usługę we wzorcu umownym nie jako przewozową, lecz jako spedycyjną. Bywa, iż proponent nazywa swą usługę we wzorcu umownym usługą przewozową li tylko wtedy, gdy sam ów przewóz wykonuje. W pozostałych przypadkach częstokroć proponenti chcą, by uznawać świadczone przez nich usługi za spedycyjne. Takie zabiegi ocenić trzeba jako co do zasady sprzeczne z prawem. Umowa przewozu ma – podobnie jak umowa spedycji - charakter umowy konsensualnej, dochodzącej do skutku *solo consensu* – czyli na podstawie li tylko porozumienia stron, w odróżnieniu od umowy o charakterze realnym, jaki umowa przewozu miała przed nowelizacją ustawy prawo przewozowe, dokonaną w 1994r. Bez przekazania przesyłki przewoźnikowi nie dochodziło naonczas do zawarcia umowy przewozu. Obecnie wszak przekazanie przesyłki przewoźnikowi nadal jest jednym z elementów umowy przewozu, ale związanym z jej wykonaniem. Nie jest już natomiast warunkiem sine qua non istnienia i ważności umowy przewozu. W świetle aktualnie obowiązującego prawa oddzielić zatem można osobę, która zawiera umowę przewozu, od samego początku jednak bez zamiaru przejęcia fizycznego dzierżenia przesyłki (czyli przewoźnika umownego) – od osoby, która z założenia ma tę przesyłkę przewozić (czyli od przewoźnika faktycznego). Przewoźnik umowny wszakże na takich samych zasadach, jak przewoźnik faktyczny, ponosić będzie odpowiedzialność za to, by przewóz był wykonany.

Spotyka się czasem regulaminy, sporządzone rzekomo w oparciu o zasadę swobody umów, z których wynika, że ilekroć przewóz nie zostanie wykonany własnym taborem

<sup>3</sup> Przed zawarciem umowy – czyli nie w fazie zawierania umowy, nie po jej zawarciu, podpisaniu, wejściu w życie.

<sup>4</sup> Tak OPWS 2002 i OPWS 2010.

przewoźnika, przedsiębiorca ten winien być uznany za spedytora. Takie postanowienie umowne nie znajduje jednak oparcia w przepisie art. 3531 kodeksu cywilnego, który nadaje stosowaniu zasady swobody umów ramy prawne, a jedną z nich jest obowiązek zachowania przez umawiające się strony właściwości stosunku prawnego. Jak bowiem wynika z ustalonego już orzecznictwa, w tym z wyroku Sądu Najwyższego sygn. akt I CK 199/04 z dnia 2004.10.06, jeżeli przyjmuje się ofertę, w której mowa jest tylko o przewozie rzeczy, niezależnie od tego, kto fizycznie ma ów przewóz wykonać, a żadne czynności konkludentne nie wskazują na istnienie dodatkowych postanowień umownych obejmujących obowiązki wysyłania lub odbioru przesyłki, to umowa zawarta przez przyjęcie oferty jest stricte umową przewozu, a nie umową spedycji. Nie można przy tym nawet w ramach swobody umów dowolnie ustalić założenia odmiennego. Uznanie, że dopuszczalnym jest nabycie praw i obowiązków spedytora mimo braku ustawowych znamion spedycji - tylko dlatego, że proponent w swym regulaminie postanowił dany stosunek prawny spedycją nazwać, stałoby w sprzeczności z przepisem art. 794 kc., a przeto sprzeciwiałoby się naturze umowy spedycji. Nie jest przeto spedytorem ten, kto zawiera umowę, w której mowa jest li tylko o przewozie rzeczy i do którego obowiązków nie należą szeroko pojęte czynności nadawcze bądź odbiorcze ani też współwystępujące z nimi inne usługi, związane z przewozem przesyłki. Odpowiedzialność takiego podmiotu za podwykonawcę nie kształtuje się zatem na zasadach, o których mowa w art. 471 kodeksu cywilnego i art. 799 kodeksu cywilnego. Ów podmiot – przewoźnik - w zależności od rodzaju przewozu, ponosić będzie odpowiedzialność za podwykonawcę na zasadach wynikających z przepisów ustawy prawo przewozowe, postanowień Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) bądź na podstawie innych aktów prawnych, regulujących przedmiotową materię w odniesieniu do innych gałęzi przewozu. Dokonując przeto każdorazowo oceny prawnej postanowień poszczególnych wzorców umownych trzeba analizować różne sytuacje prawne odrębnie, w zależności od rodzaju umowy, do której ów wzorzec umowny ma mieć zastosowanie.

Z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 stycznia 2007r. sygn. akt V CSK 420/06 wynika, iż aczkolwiek „...nie jest generalnie wykluczone stosowanie zasady swobody kontraktowej przez strony zmierzające do zawarcia umowy przewozu, to jednak wynikiem takiej modyfikacji, dokonanej w granicach określonych art. 3531k.c., nie może być uznanie za umowę przewozu takiego kontraktu, w którym kontrahentem przewoźnika nie jest nadawca.”

Sąd Najwyższy dopuszcza przeto możliwość zastosowania swobody kontraktowej do umowy krajowego przewozu drogowego, z tym jednak (między innymi) zastrzeżeniem, iż za niedopuszczalną uznaje taką konfigurację stron umowy, która spowodowałaby, iż kontrahentem przewoźnika nie byłby nadawca. Wbrew jednak poglądom niektórych przedstawicieli doktryny prawa orzecznictwo Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych niższych instancji co do zasady nie wyklucza możliwości umownego ukształtowania niektórych praw i obowiązków stron umowy przewozu krajowego w sposób odmienny od uregulowań ustawy prawo przewozowe. Za dopuszczalne zatem uznać można postanowienia niektórych wzorców umownych, statuuje na przykład ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika (czy to umownego, czy faktycznego) zobowiązanego do wykonania krajowego przewozu drogowego. Już jednak w odniesieniu do materii uregulowanej postanowieniami Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) strony nie mają żadnej swobody kontraktowej. Postanowienia Konwencji CMR mają bowiem co do zasady charakter *iuris cogentis* – czyli są to normy, których stronom nie wolno modyfikować mocą zawartej umowy. Artykuł 41 ust. 1 tej Konwencji stanowi, iż nieważna i pozbawiona mocy jest każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia Konwencji. Nieważność takich klauzul nie pociąga za sobą nieważności pozostałych postanowień umowy. Także i Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 2006-06-08, sygn. akt II CSK 32/06 stwierdził, iż przewidziany w art. 23 ust. 3 Konwencji CRM miernik nie może być modyfikowany lub zastępowany innym miernikiem z woli stron umowy przewozu (art. 41 Konwencji). Co więcej, artykuł 29 ust. 1 Konwencji CMR przewiduje, iż przewoźnik nie ma

prawa korzystać z postanowień Konwencji, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. W myśl ust. 2 powyższe rozciąga się także na sytuację, gdy złego zamiaru lub niedbalstwa dopuszczają się pracownicy lub podwykonawcy przewoźnika. Podnieść także należy, iż w myśl art. 23 ust. 5 Konwencji CMR w razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynika stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć kwoty przewoźnego. Konwencja nie ogranicza przy tym odpowiedzialności przewoźnika za szkody wynikłe wskutek opóźnienia w przewozie do szkód rzeczywistych – ogranicza jedynie odszkodowanie należne od przewoźnika wskutek opóźnienia w przewozie. W świetle powyższego zatem, w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika, który zawarł umowę międzynarodowego przewozu drogowego, podlegającą Konwencji CMR, niezależnie od zamiaru osobistego wykonania tej umowy, jeżeli na przykład odpowiedzialność ta zaangażowana miałaby być w wyniku szkody powstałej wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa czy to przewoźnika faktycznego, czy umownego, a także w przypadku, gdy w wyniku opóźnienia w przewozie osoba uprawniona doznała szkody w postaci innej niż rzeczywista<sup>5</sup>, ewentualne postanowienia wzorców umownych – regulaminów wydawanych przez przewoźników zawierających umowy międzynarodowego przewozu rzeczy – wyłączające lub ograniczające odpowiedzialność przewoźnika lub należne od niego odszkodowanie w sposób dalek idący niż czyni to Konwencja uznać wypada za sprzeczne z Konwencją CMR, a zatem z mocy samego prawa nieważne.

Natomiast zawarte w kodeksie cywilnym uregulowanie umowy spedycji, z zastrzeżeniem wyjątku, jakim jest zasada odpowiedzialności za podwykonawców, wyrażona w art. 799 kc, a także z zastrzeżeniem niemożności prawnej ingerowania stron w naturę stosunku prawnego spedycji, wynikającą z art. 794 kc, ma charakter *ius dispositivum*.

<sup>5</sup> czyli w postaci utraconych zysków – *lucrum cessans*

Strony mogą przeto umownie, a zatem i we wzorcu umownym – w granicach obowiązującego prawa czyli np. z zastrzeżeniem braku prawnej możliwości umówienia się o całkowite wyłączenie odpowiedzialności za szkody wyrządzone umyślnie, jak również z zastrzeżeniem niepogarszania sytuacji prawnej konsumenta – przewidzieć ograniczenia odszkodowania należnego od spedytora na wypadek szkody, jak i wyłączenia odpowiedzialności spedytora za niektóre postaci szkód bądź za szkody wynikłe z określonych umownie przyczyn.

Za dopuszczalne w świetle obowiązującego prawa wypada przeto uznać ewentualne klauzule wzorców umownych (regulaminów, ogólnych warunków itp.) zawierające ograniczenie odpowiedzialności proponenta jako spedytora bądź przewoźnika krajowego, jak również dalej idące – w odniesieniu do przepisu art. 801 kc - ograniczenie odszkodowania należnego od proponenta jako spedytora.

#### A gdzie zasada równości stron?

Niejednokrotnie w takich przypadkach spotkać się można z zarzutem jednostronności wzorca umownego, promującego wyłącznie interes proponenta, a wręcz z zarzutem swoistej niesprawiedliwości takowego wzorca. Podnieść wszak należy, iż w myśl wyroku Sądu Najwyższego, sygn. akt II CSK 528/10 z dnia 2011-05-25 (Rzeczposp. PCD 2011/122/3) ramy swobody umów - art. 3531 kodeksu cywilnego - pozwalają na nieekwiwalentność świadczeń, jeśli wynika to z decyzji stron. Jak dalej wywodzi Sąd Najwyższy, taką nieekwiwalentną umowę można podważać ze względu na zasady współżycia społecznego, ale tylko wtedy, gdyby przy jej sporządzeniu została świadomie wykorzystana przewaga jednej ze stron, a druga strona zmuszona byłaby – pod groźbą lub przymusem, w tym ekonomicznym – do zawarcia umowy. Analogicznie wyrokiem z dnia 18 marca 2008 r. sygn. akt IV CSK 478/07 Sąd Najwyższy orzekł, iż z wyrażonej w art. 3531 k.c. zasady swobody umów wynika przyzwolenie na faktyczną nierówność stron umowy. Nieekwiwalentność sytuacji prawnej stron umowy nie wymaga więc co do zasady istnienia okoliczności, które by ją usprawiedliwiały, skoro stanowi ona wyraz woli stron. W tej części zatem, w jakiej postanowienia wzorców umownych nie są sprzeczne z obowiązującym prawem (a za sprzeczne z prawem uznać by

należało te ich postanowienia, które przewidywać będą regulacje odmienne od zawartych np. w Konwencji CMR), prawdopodobnie, w braku innych wad prawnych, będzie można je ocenić jako skuteczne w obrocie profesjonalnym (pomiędzy przedsiębiorcami) – chyba że druga strona umowy wykaże, iż proponent świadomie wykorzystał swą przewagę ekonomiczną, zmuszając ją do zawarcia umowy na niekorzystnych dla niej warunkach. Innymi słowy, przedsiębiorco, kontrahencie proponenta – czytaj warunki umów, regulaminy i inne wzorce umowne przed podpisaniem umowy, negocjuj, jeśli niektóre z postanowień wzorca uznajesz za niekorzystne, a jeśli zawierasz umowę z proponentem rygorystycznie stosującym wzorce, rób to ze świadomością związanych z tym zagrożeń. Zasada równości stron w obrocie profesjonalnym sprowadza się bowiem do uprawnienia – po obu stronach – do podjęcia negocjacji. Nie gwarantuje wszak nawiązania stosunku prawnego na warunkach jednakowo korzystnych dla każdej ze stron umowy, co więcej, nie gwarantuje też, że w umowie (lub w znajdującym do niej zastosowanie wzorcu umownym) nie znajdą się postanowienia rażąco dla drugiej strony niekorzystne.

Konstatacja ta nie dotyczy wszak obrotu konsumenckiego. Zgodnie z art. 3851 § 1. kc postanowienia umowy zawieranej z konsumentem nie uzgodnione indywidualnie nie wiążą go, jeżeli kształtują jego prawa i obowiązki w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami, rażąco naruszając jego interesy (niedozwolone postanowienia umowne). W myśl § 3 tego artykułu za nieuzgodnione indywidualnie uznaje się te postanowienia umowy, na których treść konsument nie miał rzeczywistego wpływu. W szczególności odnosi się to do postanowień umowy przejętych z wzorca umowy zaproponowanego konsumentowi przez kontrahenta. W myśl art. 3853 pkt 2) kc niedozwolonymi postanowieniami umownymi są te, które w szczególności wyłączają lub istotnie ograniczają odpowiedzialność względem konsumenta za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania. Klauzule takie mogą być zwalczane na drodze sądowej przez każdego, kto wykaże interes prawny w wytoczeniu takiego powództwa. Jak wywodzi Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 2011-01-20, sygn. akt I CSK 218/10 (Biul.SN 2011/3/15) „... kontrola postanowień wzorca umowy w sądowym postępowaniu odrębnym w ramach szczególnego trybu postępowania (art. 47936 - art. 47945 k.p.c.) może mieć charakter kontroli abstrakcyjnej, której doko-

nanie nie jest bynajmniej warunkowane uprzednim zawarciem umowy pomiędzy twórcą wzorca, a jego potencjalnym adresatem. Innymi słowy, postanowienia regulaminu, jako ustalonej przez jedną ze stron szczególnej postaci wzorca umowy (art. 384 § 1 k.c.), podlegają m.in. tzw. kontroli abstrakcyjnej w postępowaniu w sprawach o uznanie postanowień wzorca umowy za niedozwolone, wszczętym także przez podmiot niezwiązany umową z twórcą tego wzorca. Z mocy art. 47938 § 1 k.p.c. powództwo w sprawach wszczynanych we wspomnianym postępowaniu może wytoczyć każdy, kto według oferty proponenta mógłby zawrzeć z nim umowę, a także m.in. organizacja społeczna, do której zadań statutowych należy ochrona interesów konsumentów.”

Bez wątplenia przeto postanowienia wzorców umownych, wyłączające lub ograniczające odpowiedzialność proponenta jako przewoźnika krajowego czy spedytora bądź ograniczające w sposób dalej idący od ustawowego należne od tych podmiotów odszkodowanie uznać należałoby za klauzule abuzywne, jednakże wyłącznie w stosunkach z konsumentami. Potwierdza to ugruntowane orzecznictwo sądów ochrony konsumentów i konkurencji.

#### OPWS 2010

W myśl postanowień § 22 pkt 22.1 ppkt 22.1.2 i 22.1.3 Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych 2010 spedytor nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną opóźnieniem w dostawie przesyłki, chyba że zobowiązał się do dostarczenia jej w określonym terminie, jak również nie ponosi odpowiedzialności za szkodę w postaci innej, niż szkoda rzeczywista. Trzeba wszakże wskazać, iż postanowienie § 2 pkt 2.2 OPWS 2010 wychodzi na przeciw interesom konsumentów, przewidując, iż OPWS stosuje się w zakresie, w jakim nie sprzeciwia się to przepisom bezwzględnie obowiązującego prawa. Z powyższego wynika, iż m. in. postanowień § 22 OPWS 2010 w stosunkach z konsumentami nie stosuje się. Jako że OPWS 2010 z założenia mają mieć zastosowanie do umowy spedycji, nie naruszają one też bezwzględnie obowiązujących postanowień Konwencji CMR. Dalej, postanowienie § 2 pkt 2.1. OPWS 2010 stanowi, iż Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010 mają zastosowanie w stosunkach pomiędzy spedytorem a jego zleceniodawcą (...), jeżeli przynajmniej jedna

ze stron jest członkiem Polskiej Izby Spedycji i Logistyki. Nie oznacza to jednak przymusu stosowania OPWS 2010 przez członków PISiL, lecz ograniczenie uprawnienia do stosowania OPWS 2010 tylko do tych stosunków prawnych, których przynajmniej jedna ze stron jest członkiem PISiL. Oczywiście członkowie PISiL mają także swobodę stosowania opracowanych we własnym zakresie wzorców umownych, in-

nych niż OPWS. Postanowienia takich regulaminów, ogólnych warunków umów i innych wzorców umownych, opracowanych i stosowanych indywidualnie przez członków PISiL, nie muszą odpowiadać treści OPWS.

Warto przy tym wskazać, iż stosowanie przez spedytatorów opracowanych przez nich we własnym zakresie - bądź przez organizacje zrzeszające spedytatorów - wzorców umow-

nych, zawierających klauzule ograniczające odpowiedzialność spedytatorów względem ich zleceniodawców niebędących konsumentami, jest powszechne w skali światowej. Nie można bowiem ze spedytora czynić gwaranta nienaruszalności przesyłki czy też wykonania kontraktu handlowego przez jego strony. Do takich celów służą bowiem inne instytucje prawne, takie jak ubezpieczenia czy gwarancje bankowe, nie zaś umowa spedycji. (B.J.)

## Ustawowe prawo zastawu

Prawo zastawu, choć najczęściej jest instrumentem „mobilizującym” opornego dłużnika do dokonania zapłaty, częstokroć bywa też jedynym sposobem uzyskania zaspokojenia. Może powstać z mocy umowy, ale też niejednokrotnie wynika z przepisów prawa. Służy ono między innymi składownikowi w wyniku zawarcia umowy składu, z mocy przepisów kodeksu cywilnego ją regulujących<sup>1</sup>, a także wynajmującemu, przewoźnikowi, spedytorowi.

Przedmiotem niniejszych rozważań będzie właśnie ustawowe prawo zastawu, przysługujące tym dwóm ostatnim kategoriom podmiotów, przy czym w odniesieniu do przewoźnika rozważania te poczynione zostaną na gruncie przepisów regulujących przewóz drogowy.

### PRZEWOŹNIK

Zgodnie z przepisem art. 57 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe przewoźnikowi przysługuje prawo zastawu na przesyłce<sup>2</sup> w celu zabezpieczenia roszczeń wynikających z umowy przewozu. Przy czym, w myśl ust. 2 tegoż artykułu, prawo zastawu może być wykonywane, dopóki przesyłka znajduje się u przewoźnika lub u osoby, która ją dzierży w jego imieniu, albo dopóki może nią rozporządzać na podstawie dokumentów.

Powstaje przeto pytanie, przeciwko komu przewoźnik może z owego uprawnienia skorzystać.

O ile oznaczenie i zidentyfikowanie stron umowy spedycji nie budzi w praktyce wątpliwości, o tyle oznaczenie stron umowy prze-

wozu okazało się bowiem kwestią na tyle trudną, że aż stała się ona na wokandzie Sądu Najwyższego. Bez wątplenia stroną zobowiązaną do wykonania umowy przewozu jest przewoźnik. Z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 stycznia 2007r. sygn. akt V CSK 420/06 wynika, iż zgodnie z art. 774 i nast. k.c. stronami umowy przewozu są wyłącznie nadawca i przewoźnik. Jak wywodzi Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyżej wskazanego wyroku, aczkolwiek „...nie jest generalnie wykluczone stosowanie zasady swobody kontraktowej przez strony zmiernące do zawarcia umowy przewozu, to jednak wynikiem takiej modyfikacji, dokonanej w granicach określonych art. 353(1)k.c., nie może być uznanie za umowę przewozu takiego kontraktu, w którym kontrahentem przewoźnika nie jest nadawca.” Co więcej, art. 47 ust. 2 ustawy prawo przewozowe stanowi, że nadawcą przesyłki nie jest osoba oddająca przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, którą to osobą ustawodawca kwalifikuje jedynie jako upoważnioną przez nadawcę do wykonania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu. Zgodnie przy tym z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 3 września 2003 r. sygn. akt II CKN 415/01 (OSNC 2004/10/163, Biul.SN 2004/2/8) - w świetle art. 4 i 9 ust. 1 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (załącznik do Dz. U. z 1962 r. Nr 49 poz. 238; sprost.: Dz. U. z 1995 r. Nr 69, poz. 352), osoba nie będąca stroną umowy

przewozu nie może być uznana za nadawcę przesyłki tylko z tej przyczyny, że została wskazana jako nadawca w liście przewozowym. Jak wywodzi Sąd Najwyższy w uzasadnieniu ww. wyroku „...Konwencja CMR nie zawiera wprawdzie definicji pojęcia nadawcy, jednak nie ulega wątpliwości, że nadawca jest kontrahentem przewoźnika, czyli drugą - obok przewoźnika - stroną umowy przewozu towarów. Nie musi być on przy tym właścicielem czy samoistnym posiadaczem nadawanej przesyłki; wystarczy, że ma w stosunku do niej określony tytuł prawny. Przy zawieraniu umowy przewozu właściciel przewożonego towaru może skorzystać z pomocy innych podmiotów. Jeżeli właściciel posługuje się spedytorem, który - zawierając umowę przewozu - występuje wobec przewoźnika we własnym imieniu, kontrahentem przewoźnika, a tym samym stroną umowy przewozu, jest spedytor. W takiej sytuacji spedytor staje się podmiotem praw i obowiązków wynikających z umowy przewozu, przez co uzyskuje status nadawcy.”

Powyższy wywód w pełni znajduje zastosowanie także do przewozu krajowego, uregulowanego w ustawie prawo przewozowe. W okolicznościach stanu faktycznego, które legły u podstaw wyżej zacytowanego rozstrzygnięcia, zlecenie przewozowe zostało uznane za dowód przeciwny w rozumieniu art. 9 ust. 1 Konwencji CMR oraz art. 47 ust. 3 ustawy prawo przewozowe, który to dowód stał się podstawą do określenia drugiej - obok przewoźnika - strony umowy przewozu. Nie

<sup>1</sup> W odróżnieniu od przechowawcy, któremu ustawowe prawo zastawu na przedmiocie przechowania nie przysługuje

<sup>2</sup> z wyjątkiem przesyłek organów władzy i administracji państwowej oraz organów wymiaru sprawiedliwości i ścigania



można bowiem nie brać pod uwagę, że niejednokrotnie podmiotu oznaczonego w liście przewozowym jako nadawca nie łączy z przewoźnikiem żaden stosunek umowny. Założenie, że wyłącznym dowodem zarówno zawarcia umowy przewozu, jak i jej treści, jest list przewozowy, byłoby zatem ze wszech miar wadliwe.

**Stwierdzić przeto wypada, iż podmiotem, którego zaniechanie uprawniać będzie przewoźnika do skorzystania z ustawowego prawa zastawu na przesyłce w oparciu o przepis art. 57 ustawy Prawo przewozowe, jest nadawca – czyli strona umowy przewozu.**

Można wszak także wyobrazić sobie sytuację, w której owym podmiotem byłby także odbiorca. Wbrew pozorom jednak sytuacje takie w odniesieniu do przewozu krajowego nie będą częste. Co prawda zgodnie z art. 51 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe przez przyjęcie przesyłki i listu przewozowego odbiorca zobowiązuje się do zapłaty należności ciążących na przesyłce. A zatem odbiorca stanie się zobowiązany do zapłaty przewoznego (i innych należności ciążących na przesyłce) dopiero wówczas, gdy ową przesyłkę – wraz z listem przewozowym – przyjmie. A skoro tak, przewoźnik nie będzie mógł już skorzystać z ustawowego prawa zastawu na przesyłce celem zabezpieczenia należności, co zapłaty których zobowiązany jest odbiorca, albowiem wskutek wydania przesyłki odbiorcy wyzbędzie się przewoźnik dzierżenia przesyłki. Konstatacja taka znajduje oparcie w ustalonych orzecznictwie Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych. I tak, zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 2009-12-16 sygn. akt I CSK 162/09, dla roszczeń przewoźnika o przewoźne w przewozie lądowym towarów roszczenie, o którym mowa w art. 51 ustawy Prawo przewozowe staje się wymagalne z chwilą dostarczenia przesyłki do odbiorcy. Dalej, w myśl wyroku Sądu Najwyższego z dnia 2009-03-19 sygn. akt IV CSK 492/08, wynikające z art. 51 ust. 1 ustawy z 1984 r. - Prawo przewozowe zobowiązanie odbiorcy przesyłki do zapłaty należności przewozowych wobec przewoźnika istnieje nawet wtedy, gdyby ze stosunku umownego zawartego pomiędzy nadawcą a odbiorcą przesyłki wynikało, że przewoźne ma obciążać tylko nadawcę (tak samo wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2006-02-17 sygn. akt V CSK 129/05 oraz wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2006-02-10 sygn. akt III CSK 104/05). Jest to jednakże zobowiązanie płynące z faktu odbioru przesyłki. Jak bowiem wskazuje Sąd Najwyż-

szy w wyroku z dnia 2006-01-26 sygn. akt V CSK 111/05, „celem art. 57 pr. przew. nie jest zwolnienie kogokolwiek od odpowiedzialności, lecz jedynie wzmocnienie pozycji prawnej przewoźnika, który w ten sposób zyskuje zabezpieczenie ex lege swoich wierzytelności poprzez możliwość zaspokojenia się z obciążonego ograniczonym prawem rzeczowym towaru w trybie przepisów o sądowym postępowaniu egzekucyjnym (art. 312 k.c.). Poprzez wydanie odbiorcy przesyłki lub dokumentów uprawniających do rozporządzania przesyłką przewoźnik jedynie traci zabezpieczenie, co jest oczywiste, zważywszy na to, że zastawnik powinien mieć przedmiot zastawu w swoim władaniu. Artykuł 51 ust. 1 pr. przew. nie łączy odpowiedzialności odbiorcy przesyłki z odpowiedzialnością innych osób wobec przewoźnika, a zwłaszcza z odpowiedzialnością nadawcy. Dług odbiorcy powstaje z mocy ustawy z chwilą przyjęcia przesyłki wraz z listem przewozowym i istnieje w zasadzie niezależnie od długu jakiegokolwiek innej osoby wobec przewoźnika, a więc w interesie przewoźnika następuje zastąpienie odpowiedzialności rzeczowej (wynikającej z ustawowego prawa zastawu) odpowiedzialnością osobistą odbiorcy. Jej zakres obejmuje wszystkie należności ciążące na przesyłce, w tym również nieopłacone przewoźne. Od zobowiązania zwalnia odbiorcę dopiero ich uiszczenie przez innego dłużnika, co czyni odpowiedzialność opartą na przepisie art. 51 ust. 1 pr. przew. klasycznym wręcz przykładem odpowiedzialności in solidum.

**Jeżeli zatem odbiorca nie jest jednocześnie nadawcą – czyli stroną umowy przewozu – powstanie jego obowiązku zapłaty względem przewoźnika związane będzie w znakomitej większości przypadków z wydaniem przesyłki, co z kolei jest równoznaczne utratą zabezpieczenia przez przewoźnika.**

Jeżeli wszak w myśl art. 53 ust. 1 i 2 ustawy Prawo przewozowe odbiorca chciałby wydać przewoźnikowi instrukcje co do oddania przesyłki w innym miejscu niż miejsce wskazane w liście przewozowym lub wydania jej innej osobie niż odbiorca wskazany w liście przewozowym, w takim przypadku przewoźnik mógłby uzależnić zastosowanie się do tych instrukcji od zabezpieczenia mu kosztów jej wykonania.

Sytuacja prawna przewoźnika względem odbiorcy nieco odmiennie ukształtowana jest na gruncie Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR). I tak zgodnie z przepisem artykułu 13

ust. 1 i 2 tej Konwencji po przybyciu towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, odbiorca ma prawo żądać od przewoźnika wydania za pokwitowaniem drugiego egzemplarza listu przewozowego oraz towaru, przy czym odbiorca, który korzysta z powyższych praw, obowiązany jest zapłacić przewoźnikowi kwotę należności wynikającą z listu przewozowego. W przypadku sporu w tym przedmiocie przewoźnik obowiązany jest dostarczyć towar tylko wówczas, gdy odbiorca udzieli mu zabezpieczenia. Zabezpieczeniem tym może być także przedmiot przewozu – czyli przesyłka. Co więcej, nie ma przeszkód prawnych, by zastosować przepis art. 57 ustawy Prawo przewozowe do przewozu międzynarodowego, wykonywanego na mocy Konwencji CMR – a to w oparciu o przepis art. 1 ust. 3 ustawy Prawo przewozowe. Konwencja CMR mówi bowiem li tylko o prawie zatrzymania (art. 14 – 16), nie stanowiąc nic o ustawowym prawie zastawu na przesyłce.

#### SPEDYTOR

Zgodnie z art. 802 § 1 kc dla zabezpieczenia roszczeń o przewoźne oraz roszczeń o prowizję, o zwrot wydatków i innych należności wynikłych ze zleceń spedycyjnych, jak również dla zabezpieczenia takich roszczeń przysługujących poprzednim spedytorom i przewoźnikom, przysługuje spedytorowi ustawowe prawo zastawu na przesyłce, dopóki przesyłka znajduje się u niego lub u osoby, która ją dzierży w jego imieniu, albo dopóki może nią rozporządzać za pomocą dokumentów. Jak widać, uprawnienie spedytora jest szersze zakrojone niżli analogiczne uprawnienie przewoźnika, albowiem dopuszczalnym jest skorzystanie z ustawowego prawa zastawu na przesyłce celem zabezpieczenia roszczeń spedytora wynikających także i z poprzednio udzielonych zleceń.

Powstaje jednak pytanie, jakie czynności winny być spedytorowi zlecone, by można mówić o zawarciu umowy spedycji. Oczywiście wysyłanie lub odbiór przesyłki, ale nie tylko. Jedną z postaci świadczenia spedytora jest bowiem dokonanie innych – poza wysyłaniem i odbiorem przesyłki - usług związanych z jej przewozem, przy czym katalog czynności, które mogą wchodzić w skład owych usług wiązanych z przewozem przesyłki jest de facto otwarty. Mieścić się však musi on w ramach nakreślonych przez bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa, zasady współzycia społecznego oraz, co należy podkreślić, właściwości – czyli naturę stosunku prawnego, jaki rodzi umowa

spedycji. Nie będzie przeto mogła być uznana za spedycyjną taka czynność, która nie pozostaje w związku z przewozem. W myśl przepisu art. 794 kc, przez umowę spedycji spedytory zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem. Podkreślenia wymaga, iż świadczenie spedytora, także z uwagi na szeroki zakres tego świadczenia i stopień jego złożoności, nie ma charakteru osobistego. Spedytor może przeto, w celu spełnienia swego świadczenia, posługiwać się podwykonawcami. Stąd regulacja, uprawniająca spedytora do skorzystania z ustawowego prawa zastawu nawet wówczas, gdy przesyłka znajduje się u osoby, która ją dzierży w imieniu spedytora. Nie ulega natomiast wątpliwości, iż podmiotem zobowiązanym do zaspokojenia roszczeń spedytora jest zawsze jego zleceniodawca, a zatem to względem swego zleceniodawcy spedytory będą mogli skorzystać z ustawowego prawa zastawu na przesyłce.

#### Zaspokojenie z przedmiotu zastawu

Wskazać należy, iż co do zasady instytucja zastawu jako ograniczonego prawa rzeczowego uregulowana jest w przepisach kodeksu cywilnego. Zgodnie z przepisem art. 326 kc przepisy o zastawie umownym stosuje się odpowiednio do zastawu, który powstaje z mocy ustawy.

I tak, zgodnie z art. 310 kc, jeżeli w chwili ustanowienia zastawu rzecz jest już obciążona innym prawem rzeczowym, zastaw powstały później ma pierwszeństwo przed prawem powstałym wcześniej, chyba że zastawnik działał w złej wierze. Co wszak najistotniejsze, w myśl przepisu art. 312 kc zaspokojenie zastawnika – czyli, na gruncie omawianych przypadków, przewoźnika, spedytora itd. – z rzeczy obciążonej następuje według przepisów o sądowym postępowaniu egzekucyjnym. Oznacza to, że chcąc zaspokoić się z przedmiotu zastawu przewoźnik czy spedytory nie może po prostu przedmiot zastawu sprzedać<sup>3</sup>, lecz winien pierwiej uzyskać przeciw swemu dłużnikowi tytuł wykonawczy, a następnie skierować do komornika wniosek egzekucyjny, wskazując, iż wnosi o przeprowadzenie egzekucji z przedmiotu zastawu. Tylko wówczas, gdy przedmiot zastawu jest narażony na utratę lub uszkodzenie, można żądać bądź złożenia rzeczy do depozytu

sądowego, bądź zwrotu rzeczy za jednoczesnym ustanowieniem innego zabezpieczenia wierzytelności, bądź sprzedaży rzeczy, przy czym w tym ostatnim przypadku zastaw przechodzi na uzyskaną cenę, która powinna być złożona do depozytu sądowego. Co więcej, żądanie takie zgłosić może zastawca, nie zaś zastawnik (art. 321 § 1 kc)

Z mocy art. 314 kc zastaw zabezpiecza także roszczenia o odsetki za trzy ostatnie lata przed zbyciem rzeczy w postępowaniu egzekucyjnym lub upadłościowym, przyznane koszty postępowania, w wysokości nieprzekraczającej dziesiątej części kapitału oraz inne roszczenia o świadczenia uboczne, w szczególności roszczenie o odszkodowanie z powodu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania oraz o zwrot nakładów na rzecz. Co ciekawe, zgodnie z art. 317 kc przedawnienie wierzytelności zabezpieczonej zastawem nie narusza uprawnień zastawnika do uzyskania zaspokojenia z rzeczy obciążonej, z tym, że przepisu tego nie stosuje się do roszczenia o odsetki lub inne świadczenia uboczne.

#### Obowiązki zastawnika

Korzystający z ustawowego prawa zastawu przewoźnik bądź spedytory oprócz uprawnień ma także i obowiązki. Jeżeli rzecz obciążona zastawem przynosi pożytki, zastawnik powinien, w braku odmiennej umowy, pobierać je i zaliczać na poczet wierzytelności i związanych z nią roszczeń. W myśl zaś przepisu art. 318 kc zastawnik, któremu rzecz została wydana, powinien czuwać nad jej zachowaniem stosownie do przepisów o przechowaniu za wynagrodzeniem, po wygaśnięciu zastawu natomiast powinien zwrócić rzecz zastawcy. Z powyższego nie wynika, aby zastawnik stał się z mocy prawa przechowawcą przedmiotu zastawu. Ponośi wszak za niego odpowiedzialność taką, jaką na podstawie przepisów regulujących umowę przechowania ponośi przechowawca za przyjętą na przechowanie rzecz.

Warto także wspomnieć, iż co prawda przepis art. 81 ust. 1 ustawy prawo upadłościowe i naprawcze stanowi, że po ogłoszeniu upadłości dłużnika nie można obciążyć składników masy upadłości hipoteką, zastawem, zastawem rejestrowym, zastawem skarbowym lub hipoteką morską w celu zabezpieczenia wierzytelności powstałej przed ogłoszeniem upadłości, zakaz ten jednak nie dotyczy zastawu powstającego z mocy ustawy.

#### Ocena możliwości skorzystania z prawa zatrzymania dokumentów w oparciu o § 25 OPWS 2010

Jeżeli spedytory dysponuje dokumentami, uprawniającymi go do odbioru przesyłki od przewoźnika morskiego, może skorzystać nie tylko z ustawowego prawa zastawu na przesyłce, o którym mowa w art. 802 kodeksu cywilnego, ale też z prawa zatrzymania dokumentów dotyczących przesyłki. Podkreślenia wymaga, że takowe prawo zatrzymania nie wynika z przepisów prawa, lecz ze stosunku umownego.

Praktycznie każdy przedsiębiorca, a więc także i spedytory – mimo braku wyraźnego ustawowego uprawnienia, mogą ustalać i stosować w umowach ze swymi zleceniodawcami regulaminy, ogólne warunki umów itd. Co więcej, można pokusić się o stwierdzenie, że w stosunkach prawnych wynikających z umowy spedycji posługiwanie się wzorcem umownym w postaci Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych jest zwyczajowo przyjęte, zważywszy na ukształtowaną na przestrzeni wielu lat praktykę uchwalania OPWS.

Jednakże ani regulaminy wydawane przez przewoźników, ani regulaminy, ogólne warunki umów itp, ustalone przez spedytory (organizacje ich zrzeszające), nie mają charakteru przepisu prawa, a skuteczne ich włączenie do stosunku umownego zależy od przestrzegania prawnych wymogów. Wymogi te określone zostały w przepisach art. 384 i nast. kodeksu cywilnego. I tak art. 384 § 1 kc stanowi, iż ustalony przez jedną ze stron wzorzec umowy, w szczególności ogólne warunki umów, wzór umowy, regulamin, wiąże drugą stronę, jeżeli został jej doręczony przed zawarciem umowy. Z § 2 tego artykułu wynika, że w razie, gdy posługiwanie się wzorcem umownym jest w stosunkach danego rodzaju zwyczajowo przyjęte, wiąże on także wtedy, gdy druga strona mogła się z łatwością dowiedzieć o jego treści. Nie dotyczy to jednak umów zawieranych z udziałem konsumentów, z wyjątkiem umów powszechnie zawieranych w drobnych, bieżących sprawach życia codziennego, takich jak np umowy przewozu osób, ich bagażu itd.

Stwierdzić przeto należy, iż możliwość skorzystania z prawa zatrzymania dokumentów zależy od możliwości zastosowania do umowy spedycji wzorca umownego – OPWS 2010. To zaś uzależnione jest od skutecznego włączenia owego wzorca do stosunku umownego. (B.J.)

<sup>3</sup> Chyba że przepis szczególny statuuje taką możliwość

# Znak towarowy a firma przedsiębiorcy w TSL

Często zdarza się, iż przedsiębiorcy występują w obrocie pod podobnymi nazwami, jak również używają podobnego nazewnictwa na oznaczenie swoich produktów. Często wynika to ze specyfiki danej branży, której charakterystyka determinuje stosowanie podobnej nomenklatury. I tak na przykład w branży TSL często spotyka się podmioty, których nazwy firm zawierają oznaczenie „transport”, „-trans”, „-sped”, „cargo”, „logistic(s)”, „Express” itd. Podobnie wszak oznaczane bywają produkty przedsiębiorców z branży TSL. Powstaje przeto pytanie, czy jest to prawnie dozwolone. Aby odpowiedzieć sobie na to pytanie, w pierwszej kolejności należy rozważyć, czym różni się znak towarowy od firmy, a także, czy rejestracja znaku towarowego może wpływać na możliwość prawną używania przez innego przedsiębiorcę firmy o takim samym lub podobnym brzmieniu. W pierwszej zaś kolejności wypada przybliżyć sobie definicje ustawowe obu pojęć.

Pojęcie firmy uregulowane jest w przepisach kodeksu cywilnego. Zgodnie z przepisem art. 432 § 1 kodeksu cywilnego przedsiębiorca działa pod firmą. Firmę ujawnia się we właściwym rejestrze, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej. W myśl art. 433 § 1 kc firma przedsiębiorcy powinna się odróżniać dostatecznie od firm innych przedsiębiorców prowadzących działalność na tym samym rynku. § 2 tego przepisu stanowi, iż firma nie może wprowadzać w błąd, w szczególności co do osoby przedsiębiorcy, przedmiotu działalności przedsiębiorcy, miejsca działalności, źródeł zaopatrzenia. Zgodnie z przepisem art. 435 § 1 kc firmą osoby prawnej jest jej nazwa. Firma zawiera określenie formy prawnej osoby prawnej, które może być podane w skrócie, a ponadto może wskazywać na przedmiot działalności, siedzibę tej osoby oraz inne określenia dowolnie obrane. Firma oddziału osoby prawnej zawiera pełną nazwę tej osoby oraz określenie „oddział” ze wskazaniem miejscowości, w której oddział ma siedzibę. Zgodnie z art. 4310 kc przedsiębiorca, którego prawo do firmy zostało zagrożone cudzym działaniem, może żądać zaniechania tego działania, chyba że nie jest ono bezprawne. W razie dokonania naruszenia może on także żądać usunięcia jego

skutków, złożenia oświadczenia lub oświadczeń w odpowiedniej treści i formie, naprawienia na zasadach ogólnych szkody majątkowej lub wydania korzyści uzyskanej przez osobę, która dopuściła się naruszenia.

Pojęcie znaku towarowego uregulowane jest w ustawie prawo własności przemysłowej. W myśl przepisu art. 120 ust. 1 tej ustawy znakiem towarowym może być każde oznaczenie, które można przedstawić w sposób graficzny, jeżeli oznaczenie takie nadaje się do odróżnienia towarów jednego przedsiębiorstwa od towarów innego przedsiębiorstwa. Znakiem towarowym, w rozumieniu ust. 1, może być w szczególności wyraz, rysunek, ornament, kompozycja kolorystyczna, forma przestrzenna, w tym forma towaru lub opakowania, a także melodia lub inny sygnał dźwiękowy. Powyższe dotyczy także znaków usługowych. Na znak towarowy może być udzielone prawo ochronne. Pierwszeństwo do uzyskania prawa ochronnego na znak towarowy oznacza się według daty zgłoszenia znaku towarowego w Urzędzie Patentowym, przy czym uprzednie pierwszeństwo może być oznaczone według daty posłużenia się znakiem na powszechnie uznanych targach lub wystawach, pod warunkiem zgłoszenia znaku do rejestracji przed upływem 6 miesięcy od wystawienia znaku.

Zgłoszenie w charakterze znaku towarowego oznaczenia, którym inna osoba posługuje się jako nazwą, pod którą prowadzi działalność gospodarczą, w szczególności, jeżeli jest ona wyrazem pospolitym, nie stanowi samoistnej podstawy do odmowy udzielenia prawa ochronnego, jeżeli zgłaszający działał w dobrej wierze, a nazwa ta nie jest używana jako znak towarowy powszechnie znany na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej dla towarów tego samego rodzaju lub też w chwili zgłoszenia znaku nie było konfliktu interesów, w szczególności ze względu na różny profil działalności, lokalny jej zasięg lub odmienne formy używania obu oznaczeń. W myśl art. 132 ust. 1 wyżej wskazanej ustawy nie udziela się prawa ochronnego na znak towarowy dla towarów tego samego rodzaju, jeżeli jest on podobny do zarejestrowanego oznaczenia geograficznego, chyba że zgłaszający jest uprawniony do używania tego oznaczenia, a udzielenie prawa ochronnego na znak

towarowy nie ograniczy nadmiernie możliwości używania zarejestrowanego oznaczenia geograficznego przez innych uprawnionych; jest on identyczny lub podobny do znaku, który przed datą, według której oznacza się pierwszeństwo do uzyskania prawa ochronnego, był powszechnie znany i używany jako znak towarowy dla towarów pochodzących od innej osoby; jest podobny do wcześniej zarejestrowanego w Rzeczypospolitej Polskiej znaku towarowego, którego ochrona ustała, jeśli od daty wygaśnięcia prawa ochronnego na znak towarowy do dnia zgłoszenia podobnego znaku przez inną osobę nie upłynął, z zastrzeżeniem art. 133 ww. ustawy, okres dwóch lat. Ustęp 2 tegoż artykułu stanowi, iż nie udziela się prawa ochronnego na znak towarowy identyczny do znaku towarowego zarejestrowanego lub zgłoszonego do rejestracji (o ile znak taki zostanie zarejestrowany) z wcześniejszym pierwszeństwem na rzecz innej osoby dla identycznych towarów; jest identyczny lub podobny do znaku towarowego zarejestrowanego lub zgłoszonego do rejestracji (o ile znak taki zostanie zarejestrowany) z wcześniejszym pierwszeństwem na rzecz innej osoby dla towarów identycznych lub podobnych, jeżeli jego używanie spowodować może wśród części odbiorców błąd polegający w szczególności na skojarzeniu między znakami; jest identyczny lub podobny do renomowanego znaku towarowego zarejestrowanego lub zgłoszonego z wcześniejszym pierwszeństwem do rejestracji (o ile znak taki zostanie zarejestrowany) na rzecz innej osoby dla jakichkolwiek towarów, jeżeli mogłoby to przynieść zgłaszającemu nienależną korzyść lub być szkodliwe dla odróżniającego charakteru bądź renomy znaku wcześniejszego. Przepis ten stosuje się odpowiednio do znaku powszechnie znanego.

Przez uzyskanie prawa ochronnego nabywa się prawo do wyłącznego używania znaku towarowego w sposób zarobkowy lub zawodowy na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej. Czas trwania prawa ochronnego na znak towarowy wynosi 10 lat od daty zgłoszenia znaku towarowego w Urzędzie Patentowym. Prawo ochronne na znak towarowy może zostać, na wniosek uprawnionego, przedłużone dla wszystkich lub części towarów, na kolejne okresy dziesięcioletnie. Używanie

znaku towarowego polega w szczególności na umieszczeniu tego znaku na towarach objętych rejestracją lub ich opakowaniu i wprowadzaniu tych towarów do obrotu; umieszczeniu znaku na dokumentach związanych z wprowadzaniem towarów do obrotu lub związanych ze świadczeniem usług; posługiwaniu się nim w celu reklamy.

Jak zatem ma się prawo ochronne do znaku towarowego z prawem innego przedsiębiorcy do używania w nazwie swojej firmy podobnego oznaczenia? Odpowiedź na to daje przepis art. 158 ust. 1 ustawy prawo własności przemysłowej, zgodnie z którym uprawniony z prawa ochronnego na znak towarowy nie może zakazać posługiwania się przez inną osobę nazwą, pod którą prowadzi ona działalność gospodarczą, jeżeli nazwa ta nie jest używana w charakterze oznaczenia towarów będących przedmiotem tej działalności i nie zachodzi możliwość wprowadzenia odbiorców w błąd co do pochodzenia to-

warów, w szczególności ze względu na różny profil działalności lub lokalny zasięg używania tej nazwy. Jeżeli osoba posługując się nazwą, pod którą prowadzi działalność gospodarczą, działa w złej wierze, przepisu powyższego nie stosuje się.

W myśl przepisu art. 163 ust. 1 uprawniony z prawa ochronnego na znak towarowy może udzielić innej osobie upoważnienia do używania znaku, zawierając z nią umowę licencyjną. Licencjodawca może udzielić sublicencji na używanie znaku towarowego w zakresie udzielonego mu upoważnienia.

W skrócie można powiedzieć, iż przedsiębiorca, który działa pod firmą (czyli nazwą fantazyjną, pod którą prowadzi swe przedsiębiorstwo), może – ale nie musi – oznaczać swoje produkty (usługi) określonym znakiem towarowym. Znak ten może być tożsamy z firmą, może też być od firmy zupełnie odmienny. Obie instytucje prawne podlegają bowiem zarówno odmiennej ochronie, jak i innemu

reżimowi prawnemu. Nie można zatem ich utożsamiać ani nie powinno się ich mylić.

Badanie i ustalanie kolizji na podstawie wskazanego powyżej w art. 433 § 1 k.c. stopnia dostatecznej odróżnialności jest możliwe tylko w okolicznościach konkretnej sprawy, dokonując porównania w płaszczyźnie: wizualnej, fonetycznej i znaczeniowej. Samo funkcjonowanie oznaczenia, jakim jest firma, mimo podobieństwa lub zbieżności niektórych danych, nie przesądza - jak dowodzi praktyka sądowa - o istnieniu konfliktów lub kolizji, jeżeli dotyczy niekonkurencyjnej działalności lub niepodobnych towarów (usług). Przy wykładni i stosowaniu art. 433 § 1 i 2 k.c. uwzględniać bowiem należy przepisy, które zmierzają do eliminacji kolizji między firmą przedsiębiorcy a uzyskanym przez innego przedsiębiorcę prawem ochronnym na znak towarowy. Przepisem takim jest właśnie art. 158 ustawy prawo własności przemysłowej. (B.J.)

## Zmora testów psychologicznych

Zdrowie najważniejsze, to wiadomo. W codziennej gonitwie jednak często porzekadło to pozostaje li tylko porzekadłem, a kontrola zdrowia następuje wyłącznie przy okazji obowiązkowych badań okresowych, których zakres skądinąd do szerokich nie należy.

Ostatnio wszak o badaniach okresowych zrobiło się głośno, a to z powodu nagminnego kierowania pracowników przez lekarzy medycyny pracy na badania psychologiczne, które dla pracowników stały się niekiedy wręcz swoistą „zmorą”. Widmo, że się „nie przejdzie testu”, niejednego wręcz przeraża.

Abstrahując od oceny takiej sytuacji pod względem ochrony zdrowia, warto pokusić się o jej ocenę pod względem prawnym.

I tak materia obowiązku przeprowadzania badań okresowych, ich zakresu i kręgu osób objętych obowiązkiem tychże badań uregulowana jest w przepisach kodeksu pracy, przepisach wykonawczych oraz innych aktach prawnych.

I tak, z § 2 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania

badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz.U.1996.69.332 z późn. zm) wynika, iż zakres i częstotliwość badań profilaktycznych określają wskazówki metodyczne w sprawie przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników, zwane dalej „wskazówkami metodycznymi”, stanowiące załącznik nr 1 do rozporządzenia, zaś lekarz przeprowadzający badania profilaktyczne może poszerzyć jego zakres o dodatkowe specjalistyczne badania konsultacyjne oraz badania dodatkowe, a także wyznaczyć krótszy termin następnego badania, niż to określono we wskazówkach metodycznych, jeżeli stwierdzi, że jest to niezbędne dla prawidłowej oceny stanu zdrowia osoby przyjmowanej do pracy lub pracownika.

Zgodnie z § 4. 1 tego Rozporządzenia badanie profilaktyczne przeprowadza się na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę. W myśl ust. 2 skierowanie to powinno zawierać określenie rodzaju badania

profilaktycznego, jakie ma być wykonane, w przypadku osób przyjmowanych do pracy lub pracowników przenoszonych na inne stanowiska pracy - określenie stanowiska pracy, na którym osoba ta ma być zatrudniona - w tym przypadku pracodawca może wskazać w skierowaniu dwa lub więcej stanowisk pracy, w kolejności odpowiadającej potrzebom zakładu, w przypadku pracowników - określenie stanowiska pracy, na którym pracownik jest zatrudniony/ na które jest przenoszony oraz informacje o występowaniu na stanowisku pracy czynników szkodliwych dla zdrowia lub warunków uciążliwych, jak również aktualne wyniki badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia, wykonanych na tym stanowisku.

Materia dotycząca badań lekarskich kierowców uregulowana jest przepisami Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 7 stycznia 2004 r. w sprawie badań lekarskich kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Wskazać wypada, iż delegacja ustawowa dla Ministra Zdrowia do wydania ww. rozporządzenia wydana jest

w ustawie prawo o ruchu drogowym, nie zaś w kodeksie pracy. Materia ww. rozporządzenia jest bowiem szersza – reguluje obowiązki osób, które ubiegają się o prawo jazdy niezależnie od tego, czy są pracownikami, czy też nie.

Zgodnie z § 4 ust. 4 tego rozporządzenia skierowanie w celu wykonania konsultacji okulistycznej oraz przeprowadzenia badania oceniającego widzenie zmierzchowe i zjawisko olśnienia jest obligatoryjne w odniesieniu do osób ubiegających się albo posiadających prawo jazdy kategorii C, C1, D, D1, C+E, C1+E, D+E, D1+E lub pozwolenie do kierowania tramwajem, kierowców podlegających kontrolnym badaniom lekarskim, o których mowa w art. 122 ust. 2 ww. ustawy, kandydatów na instruktorów lub egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców podlegających badaniom lekarskim, o których mowa w art. 39j ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także **osoby posiadającej prawo jazdy kategorii A, A1, B, B1, B+E, T, kierującej pojazdem w ramach obowiązków służbowych.**

O tym, którzy pracownicy powinni być kierowani na dodatkowe badania psychologiczne, decyduje lekarz medycyny pracy na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę, zawierającego w szczególności informacje o rodzaju badania profilaktycznego (wstępne, okresowe, kontrolne), stanowisku pracy, występowaniu na stanowisku czynników szkodliwych dla zdrowia lub warunków uciążliwych, a także zawierające ewentualne wyniki badań i pomiarów czynników szkodliwych dla zdrowia, wykonanych na tych stanowiskach.

Istnieją jednak zawody, w których przeprowadzenie takich badań jest obligatoryjne, toteż niezależnie od decyzji lekarza medycyny pracy wykonujący je pracownicy muszą takie badania odbyć. Należą do nich m.in.: kierowcy, ochroniarze, którzy podczas wykonywania swoich obowiązków korzystają z broni palnej, strażnicy gminni (miejscy), policjanci itd.

Zgodnie z załącznikiem nr 1 do wyżej cyt. rozporządzenia w spr. badań lekarskich, badaniom psychologicznym powinni być poddawani pracownicy, którzy pracują w narażeniu na czynniki toksyczne<sup>1</sup>, niekorzystne czynniki psychospołeczne (w szczególności osoby pracujące w zagrożeniu wynikającym ze stałego dużego dopływu informacji i gotowości do odpowiedzi) i prace wymagające pełnej sprawności psychoruchowej.

Najwięcej wątpliwości budzi określenie "sprawność psychoruchowa". Oznacza ono możliwość wykonywania przez człowieka złożonych czynności ruchowych bez względu na zakłócający wpływ sfery psychicznej przez czynniki zewnętrzne i wewnętrzne. Trzeba jednak zaznaczyć, że nie jest ono tożsame z pojęciem sprawności psychofizycznej z art. 210 § 4 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (tekst jedn.: Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94 z późn. zm.).

Według doktryny medycznej, czynności zawodowe zakwalifikowane do grupy prac wymagających szczególnej sprawności to m.in.: kierowanie pojazdami samochodowymi, obsługa wózków jezdniowych podnośnikowych z mechanicznym napędem podnoszenia (wózki widłowe), obsługa urządzeń podnośnikowych z mechanizmem podnoszącym towary na wysokość 1,6 m (wózki

paletowe niskiego składowania) i powyżej wysokości 1,6 m (układnice magazynowe, wysokiego składowania<sup>2</sup>). Odrębną kategorię stanowić będą prace wymagające pełnej sprawności psychoruchowej, do których zaliczyć można kierowanie pojazdami samochodowymi niepodlegającymi ustawie z dnia 6 września 2000 r. o transporcie drogowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.), obsługę wózków jezdniowych podnośnikowych z mechanicznym napędem podnoszenia (wózki widłowe), obsługę urządzeń podnośnikowych z mechanizmem podnoszącym towary powyżej wysokość 1,6 m (układnice magazynowe, wysokiego składowania), obsługę podnośników, ramp hydraulicznych > 1,6m, żurawi i dźwigów, obsługę sprzętu drogowego, budowlanego i robót ziemnych, monitoring prac wymagających pełnej sprawności (pulpity sterownicze, sygnalizatory, w centrach kontroli). Zgodnie z wytycznymi, pracownicy, którzy wykonują wymienione prace, powinni być kierowani na badania psychologiczne (testy sprawności psychoruchowej).

W myśl natomiast Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie rodzajów prac wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej prace, wymagające szczególnej sprawności psychofizycznej to m. in. prace przy obsłudze suwnic sterowanych z kabiny i zdalnie sterowanych, prace przy obsłudze podnośników i platform hydraulicznych, prace przy obsłudze układnic magazynowych, prace przy obsłudze żurawi wieżowych i samojezdnych, prace operatorów samojezdnych ciężkich maszyn budowlanych i maszyn drogowych<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> czteroetyłek ołowiu, rtęć, dwusiarczek węgla

<sup>2</sup> Także obsługa podnośników, ramp hydraulicznych > 1,6 m, żurawi i dźwigów, obsługa sprzętu drogowego, budowlanego i robót ziemnych, monitoring prac wymagających pełnej sprawności (pulpity sterownicze, sygnalizatory, w centrach kontroli), praca na wysokości do i powyżej 3 m, obsługa maszyn w ruchu i innych grożących urazem, jak również nie grożących urazem, posługiwanie się bionią.

<sup>3</sup> Także prace przy obsłudze urządzeń mechanicznych, związanych z czynnościami wyburzeniowymi, prace operatorów pulpity sterowniczych urządzeń technologicznych wielofunkcyjnych i wielozadaniowych, prace przy obsłudze urządzeń walcowniczych przy wprowadzaniu pasm do wykrojów walcowniczych przy użyciu narzędzi ręcznych, prace drużyn trakcyjnych oraz maszynistów - operatorów samojezdnych ciężkich maszyn torowych i kierowców drezyn motorowych, prace nastawniczego, ustawiacza i manewrowego na kolei i na zakładowych bocznicach kolejowych oraz prace dyżurnego ruchu na kolei, prace kierowców: autobusów, pojazdów przewożących materiały niebezpieczne oraz pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton i długości powyżej 12 m, trolejbusów i motorniczych tramwajów, prace przy montażu i remoncie sieci trakcyjnych, prace przy liniach napowietrznych niskich, średnich i wysokich napięć, prace przy obsłudze urządzeń ciśnieniowych podlegających pełnemu dozorowi technicznemu, prace przy obsłudze instalacji chemicznych do produkcji gazów toksycznych lub tworzących mieszaniny wybuchowe z powietrzem, prace przy materiałach łatwo palnych, środkach toksycznych i materiałach biologicznie zakaźnych, prace przy wytwarzaniu, transportowaniu, wydawaniu i stosowaniu materiałów wybuchowych i samozapalnych, prace badawcze, doświadczalne i technologiczne, związane bezpośrednio z eksploatacją oraz obsługą ruchu reaktorów jądrowych, akceleratorów neutronów, komór do produkcji źródeł promieniotwórczych, prace z otwartymi źródłami promieniotwórczymi w pracowniach klasy I i II, prace związane ze stosowaniem promieniowania jonizującego do celów diagnostycznych i terapeutycznych w zakładach opieki zdrowotnej, z wyjątkiem przypadków dotyczących ratowania życia ludzkiego, prace doświadczalne z nowymi rodzajami uzbrojenia i amunicji, prace remontowo-konserwacyjne przy amunicji i jej konfekcjonowaniu, prace związane z czyszczeniem terenu z przedmiotów wybuchowych i niebezpiecznych, prace maszynisty maszyn wyciągowych, sygnalisty szybowego, operatora samojezdnych maszyn przodkowych, operatora pojazdów pozaprzodkowych i samojezdnych maszyn pomocniczych, maszynisty lokomotywy pod ziemią, rewidenta urządzeń wyciągowych - w podziemnych zakładach górniczych, prace maszynisty wiertniczego i operatora maszyn podstawowych - w odkrywkowych zakładach górniczych, prace mechanika i maszynisty wiertni, operatora i kierowcy agregatów cementacyjnych zasobników oraz urządzeń do intensyfikacji wydobycia ropy i gazu - w zakładach górniczych wydobywających kopaliny metodą otworów wiertniczych i w zakładach wykonujących prace geologiczne, prace pilota morskiego, prace przy obsłudze znaków nawigacyjnych na wodzie, prace przy technicznej obsłudze wodowania statków, prace na wysokości na masztach i wieżach antenowych, prace na wiaduktach i mostach, prace pilota samolotowego, śmigłowcowego i szybowcowego, balonu wolnego i skoczka spadochronowego zawodowego, prace nawigatora lotniczego i mechanika pokładowego w lotnictwie, prace kontrolera ruchu lotniczego, prace kaskadera filmowego oraz prace treserów dzikich zwierząt i akrobatów cyrkowych.

Zgodnie z przepisem art. 122 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym badaniu lekarskiemu przeprowadzanemu w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem podlega osoba ubiegająca się o wydanie prawa jazdy, osoba ubiegająca się o przywrócenie uprawnienia do kierowania pojazdem cofniętego ze względu na stan zdrowia, kierujący pojazdem skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego, jeżeli uczestniczy w wypadku drogowym, w następstwie którego jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu, kierujący pojazdem skierowany decyzją starosty w przypadkach nasuwających zastrzeżenia co do stanu zdrowia, osoba posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie do kierowania tramwajem, skierowana decyzją starosty na podstawie zawiadomienia właściwych organów orzekających o niepełnosprawności lub niezdolności do pracy oraz kandydat na instruktora lub egzaminatora osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami.

Zgodnie z art. 124 tej ustawy badaniu psychologicznemu przeprowadzanemu w celu orzeczenia istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem podlega kandydat na instruktora lub egzaminatora osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz osoba ubiegająca się o pozwolenie do kierowania tramwajem, kierujący pojazdem silnikowym skierowany, w drodze decyzji, przez organ kontroli ruchu drogowego, jeżeli kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu, przekroczył liczbę 24 punktów otrzymanych na podstawie art. 130 ust. 1 ustawy, kierujący będący sprawcą wypadku drogowego, w którym jest zabity lub ranny, kierujący skierowany przez lekarza, jeżeli w wyniku badania lekarskiego stwierdzona zostanie konieczność przeprowadzenia badania psychologicznego, osoba skierowana przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli jest ona przewidziana do szkolenia na kierowcę na potrzeby wojska, jak również osoba ubiegająca się o przywrócenie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym, cofniętego ze względu na istnienie przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami.

### **Obowiązek stosowania ww. norm prawnych w odniesieniu do osoby posiadającej prawo jazdy kategorii A, A1, B, B1, B+E, T, kierującej pojazdem w ramach obowiązków służbowych.**

Jak wynika z analizy powołanych wyżej przepisów prawa, brak jest normy prawnej, która w sposób bezpośredni nakazywałaby przeprowadzanie w ramach badań okresowych badań psychologicznych względem osób posiadających prawo jazdy kategorii A, A1, B, B1, B+E, T, które kierują pojazdami w ramach swych obowiązków służbowych.

Nie jest natomiast wykluczona sytuacja, w której lekarz medycyny pracy, po przeprowadzeniu analizy zawartego w skierowaniu, sporządzonym przez pracodawcę, opisu występowania na stanowisku pracy danego pracownika, czynników szkodliwych dla zdrowia lub warunków uciążliwych, skieruje pracownika na dodatkowe badania psychologiczne.

### **Interpretacja prawna pojęcia osoby posiadającej prawo jazdy kategorii A, A1, B, B1, B+E, T, kierującej pojazdem w ramach obowiązków służbowych.**

W pierwszej kolejności wypada zastanowić się, co należy rozumieć pod pojęciem „obowiązków służbowych”. O ile bowiem obowiązki pracownicze – jako zbiór norm o charakterze zasadniczym, generalnym – to obowiązki wspólne dla wszystkich pracowników, o tyle obowiązki służbowe winny być już rozumiane jako zbiór obowiązków o charakterze indywidualnym i konkretnym, obligujących określonego pracownika do oznaczonych działań czy zachowań. Należy je przeto oceniać przez pryzmat rodzaju umówionej pracy.

Jak wynika z art. 29 § 1 pkt 1) kodeksu pracy, umowa o pracę określa strony umowy, rodzaj umowy, datę jej zawarcia oraz warunki pracy i płacy, w szczególności rodzaj pracy. Określenie rodzaju pracy jest niezbędnym elementem umowy o pracę. Bez niego nie byłoby bowiem wiadomo, wykonywania jakiej pracy pracodawca może domagać się od pracownika. Gdy rodzaj pracy nie jest określony w umowie o pracę, o zgodnym zamiarze stron można wnioskować z całokształtu okoliczności, np. na podstawie kwalifikacji pracownika, rodzaju działalności prowadzonej przez pracodawcę lub na podstawie rodzaju

faktycznie wykonywanych przez pracownika czynności.

Przez rodzaj pracy rozumie się przeto typ czynności składających się na umówioną pracę. Rodzaj ten może być wskazany wprost przez określenie pracy wchodzącej w zakres danego zawodu (np. lekarza) czy specjalności - lub pośrednio - przez oznaczenie stanowiska, z którym wiąże się wykonywanie oznaczonych czynności/ oznaczonej pracy. Jak wywodzi Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 2008-10-02, sygn. akt I PK 73/08 (LEX nr 509025) rodzaj pracy może być określony w sposób bardziej lub mniej szczegółowy. Strony stosunku pracy, określając rodzaj pracy w sposób ogólny, pozostawiają pracodawcy - w ramach jego uprawnień kierowniczych - uszczegółowienie zakresu czynności pracownika. Zakres czynności pracownika stanowi konkretyzację umówionego rodzaju pracy, stanowi zbiorcze polecenie pracodawcy i nie wymaga zgody pracownika na jego zmianę. Natomiast, w razie poczynienia przez strony stosunku pracy szczegółowych ustaleń co do rodzaju pracy w treści umowy o pracę, ustalenia te stają się z woli stron istotnymi jej elementami, których zmiana wymaga zgody pracownika, a w razie jej braku - wypowiedzenia zmieniającego.

Można zatem stwierdzić, że zakres obowiązków służbowych pracownika sformułowany jest w umowie o pracę, przy czym stopień konkretyzacji tych obowiązków w umowie o pracę pozwala, a nawet wymusza sięgnięcie także do innych aktów obowiązujących u pracodawcy, a nawet do jednostkowych poleceń pracodawcy. Takimi innymi aktami mogą być funkcjonujące u danego pracodawcy regulaminy, w szczególności regulamin pracy, regulamin organizacyjny itd. By odpowiedzieć na pytanie, czy kierowanie pojazdem wchodziło w skład obowiązków służbowych pracownika, należy więc w pierwszej kolejności przeanalizować treść umowy o pracę, zawartej z tymże pracownikiem, w powiązaniu z obowiązującymi u danego pracodawcy aktami tzw. „prawa wewnętrznego”, które łącznie z umową o pracę składają się na treść stosunku pracy. Jeżeli z owej analizy wynikać będzie, iż kierowanie pojazdem jest wymienione w umowie o pracę (regulaminie pracy, regulaminie organizacyjnym itd) w katalogu obowiązków danego pracownika, bez wątplenia należy je nazwać składnikiem obowiązków służbowych owego pracownika, nawet, jeśli obowiązek ten miałby być realizowany nieperiodycznie.

Należy wszak zauważyć, iż zgodnie z art. 65 kc w zw. z art. 300 kp w umowach należy raczej badać cel i zgodny zamiar stron, nie zaś literalne brzmienie umowy<sup>4</sup>. Zawsze zatem warto zastanowić się, czy mimo nienazwania stanowiska pracy „kierowca” oraz niewymienienia w opisie zakresu czynności i rodzaju pracy obowiązku służbowego kierowania pojazdami, niektórzy pracownicy nie są zobligowani do kierowania pojazdami w ramach obowiązków służbowych.

W pierwszej kolejności zatrzymać się wypada przy stanowiskach handlowców, którzy w celu wizyt u klientów częstokroć korzystają z samochodów służbowych. W tym jednak przypadku Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 5 grudnia 2006 r. sygn. akt II PK 94/06 (nie publ.) wypowiedział się, iż pracownik zatrudniony na stanowisku handlowca zobowiązany jest do kierowania pojazdem w ramach swych obowiązków tylko wtedy, gdy uprawnienie do kierowania pojazdami było warunkiem zatrudnienia i znalazło to swoje odzwierciedlenie w postanowieniach umowy o pracę. Stwierdzić przeto wypada, że pracownicy zatrudnieni na stanowiskach handlowców, odwiedzając klientów przy pomocy pojazdów służbowych, o ile treść stosunku pracy, w szczególności umowa o pracę<sup>5</sup> nie nakłada na nich obowiązku odbywania podróży służbowych za pomocą samochodu służbowego, korzystają z **uprawnienia** do posłużenia się takim środkiem transportu, nie zaś realizują obowiązek służbowy w tym zakresie. W braku stosownego zastrzeżenia przyjmując bowiem wypada, że ze strony pracodawcy nie ma żadnych przeszkód formalnych ani faktycznych, by podróże służbowe odbywały się przy użyciu innych środków transportu niż samochód służbowy.

Kolejna, wymagająca analizy grupa pracowników, to osoby, które do celów służbowych wykorzystują pojazdy prywatne, czy to wjazdach lokalnych, czy też zamiejscowych. Wskazać należy, iż pierwsza z ww. sytuacji – jazdy lokalne - uregulowana jest w przepisach prawa dosyć enigmatycznie.

W zakresie rozliczeń kosztów ponoszonych w takim przypadku przez pracownika zastosowanie znajdują przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy. Co do zasady zaś przedmiotowa możliwość wynika z przepisu art. 34a ustawy o transporcie drogowym, stanowiącego, iż na podstawie umów cywilnoprawnych mogą być używane, do celów służbowych, samochody osobowe, motocykle i motorowery niebędące własnością pracodawcy.

Mimo wszakże szczupłości tejże regulacji wprost z niej wynika, że skoro korzystanie do celów służbowych z samochodu prywatnego pracownika nastąpić może w oparciu o zawartą pomiędzy stronami stosunku pracy dodatkową umowę, nie może być ono obowiązkiem służbowym pracownika. Rozwiązanie tej umowy nie może bowiem spowodować dla pracownika negatywnych konsekwencji pracowniczych. Po prostu pracodawca zobowiązany będzie do ponoszenia kosztów jazd lokalnych pracownika przy użyciu dostępnych środków komunikacji zewnętrznej.

Jeśli natomiast chodzi o wykorzystywanie pojazdu pracownika do jazd zamiejscowych, uregulowania w tej mierze znajdują się

w przepisach rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1990 z późn. zm.). I tak § 5 ust. 1 tegoż rozporządzenia stanowi, iż środek transportu właściwy do odbycia podróży służbowej określa pracodawca. W tym miejscu podkreślić należy, że jeżeli posiadanie przez pracownika uprawnień do kierowania pojazdami nie stało się elementem (warunkiem) umowy o pracę, pracodawca nie może oznaczyć pojazdu służbowego jako jedynego właściwego środka transportu do odbycia podróży służbowej. Zgodnie bowiem z ust. 3 tegoż rozporządzenia, pracodawca może wyrazić zgodę na przejazd w podróży samochodem osobowym, ale na wniosek pracownika. Nie może przeto pracodawca nakazać pracownikowi, by skorzystał z pojazdu prywatnego celem odbycia podróży służbowej, nawet za przysługującym pracownikowi z tego tytułu zwrotem kosztów.

A zatem pracownicy, którzy na podstawie umów zawartych z pracodawcą korzystają w jazdach lokalnych czy też zamiejscowych z samochodów prywatnych, realizując swoje uprawnienie, nie zaś obowiązek służbowy kierowania pojazdem prywatnym, również nie powinni być zaliczani do kategorii osób, posiadających prawo jazdy kategorii A, A1, B, B1, B+E, T, kierujących pojazdem w ramach obowiązków służbowych. (B.J.)

<sup>4</sup> Aczkolwiek z pisma Głównego Inspektoratu Pracy z dnia 11 sierpnia 2008 r. nr GPP-302-4560-609/08/PE (Rzeczposp. DF.2008.194.3), wynika, że „...zgodnie z art. 29 § 1 pkt 1 k.p. umowa o pracę określa w szczególności rodzaj wykonywanej pracy. Inspektor pracy dokonujący czynności nadzorczo-kontrolnych w zakresie przepisów o czasie pracy weryfikuje zgodność organizacji czasu pracy ze szczególnymi rozwiązaniami z ustawy o czasie pracy kierowców tylko wtedy, jeżeli strony stosunku pracy wspólnie uzgodniły taki właśnie charakter zatrudnienia. Inspektor pracy nie ma przy tym uprawnień do wyrażania stron stosunku pracy w tym zakresie. Jeżeli zatem strony stosunku pracy ustalą, że pracownik będzie wykonywał pracę w charakterze magazyniera, w rzeczywistości jednak - w ocenie pracownika - charakter jego zatrudnienia bardziej mu przypomina kierowcę, ewentualne roszczenia pracownika mogą być dochodzone wyłącznie przed sądem pracy np. w drodze powództwa o ustalenie charakteru zatrudnienia. (...) Zakres badań profilaktycznych jest ściśle związany z informacjami przekazanymi przez pracodawcę w skierowaniu. Nie ma również przeszkód prawnych, aby na podstawie informacji ze skierowania lekarz przeprowadzający badania profilaktyczne poszerzył jego zakres o dodatkowe specjalistyczne badania konsultacyjne oraz badania dodatkowe, a także wyznaczył krótszy termin następnego badania, niż to określono we wskazówkach metodycznych, jeżeli stwierdzi, że jest to niezbędne dla prawidłowej oceny stanu zdrowia osoby przyjmowanej do pracy lub pracownika.”

<sup>5</sup> bądź akt tzw. „prawa wewnętrznego”, obowiązujący u danego pracodawcy

# Przewoźnik umowny jako adresat roszczenia regresowego

Często zdarza się, że w przypadku uszkodzenia bądź utraty przesyłki roszczenia o naprawienie szkody nie są podnoszone przez nadawcę bądź odbiorcę bezpośrednio względem przewoźnika. Szkoda likwidowana jest bowiem z ubezpieczenia cargo.

Dla podmiotu odpowiedzialnego za szkodę wypłata takiego odszkodowania wcale nie oznacza końca problemów. W myśl bowiem przepisu art. 828 § 1 kodeksu cywilnego jeżeli nie umówiono się inaczej, z dniem zapłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela roszczenie ubezpieczającego przeciwko osobie trzeciej odpowiedzialnej za szkodę przechodzi z mocy prawa na ubezpieczyciela do wysokości zapłaconego odszkodowania. Jeżeli ubezpieczyciel pokrył tylko część szkody, ubezpieczającemu przysługuje co do pozostałej części pierwszeństwo zaspokojenia przed roszczeniem ubezpieczyciela.

Jak jednak wynika z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 2010-01-15 sygn. akt I CSK 166/0 roszczenie nabyte przez w ten sposób przez ubezpieczyciela w wyniku wstąpienia w prawa zaspokojonego wierzyciela zachowuje swoje dotychczasowe właściwości, to jest takie, jakie miało, gdy przysługiwało zaspokojonemu wierzycielowi.

Warto przeto zwrócić uwagę na pewną istotną kwestię, której pominięcie bądź nieprawidłowa analiza spowodować może wadliwe ustalenia w odniesieniu do ról określonych podmiotów w procesie transportu przesyłki.

Załóżmy zatem, że doszło do zawarcia umowy międzynarodowego przewozu drogowego, w wykonaniu której towar miał być przewieziony z Polski do Francji. Towar ten był przedmiotem umowy sprzedaży, zawartej pomiędzy polskim sprzedającym X a francuskim kupującym Y według formuły DAP (siedziba kupującego Y) Incoterms® 2010. W celu zrealizowania dostawy towaru do Francji sprzedający X posłużył się swą wyspecjalizowaną spółką – córką, działającą pod firmą XX, parającą się przygotowaniem przesyłek do przewozu, weryfikacją przewoźników, organizacją przewozu, wydawaniem przesyłki przewoźnikowi, jej załadunkiem na podstawie

ny przez przewoźnika środek transportu itp. Owa spółka XX, działając w imieniu własnym, udzieliła zlecenia przewozowego przewoźnikowi umownemu Z, który z kolei, w wykonaniu zawartej umowy przewozu, posłużył się przewoźnikiem faktycznym – firmą V. Do dostarczenia przesyłki kupującemu Y – odbiorcy z listu przewozowego CMR – nigdy nie doszło, albowiem w toku wykonywania przewozu towar został skradziony.

Po wypłacie sprzedającemu X odszkodowania z polisy cargo ubezpieczyciel, w oparciu o przepis art. 828 § 1 kc, pozwał do sądu przewoźnika umownego Z. Roszczenie swe wywiódł ubezpieczyciel z treści listu przewozowego CMR, w którym w charakterze nadawcy wskazany był sprzedający X, w charakterze odbiorcy – kupujący Y, zaś jako przewoźnik wpisany był przewoźnik umowny Z (przewoźnik faktyczny V jedynie pokwitował odbiór przesyłki).

Powstaje wszak w tym miejscu pytanie, czy ubezpieczyciel był legitymowany do dochodzenia roszczeń z umowy przewozu od przewoźnika umownego Z.

Na pytanie to odpowiedzieć wypada przecząco. Przewoźnik umowny Z nie pozostawał bowiem z ubezpieczonym – sprzedającym X – w żadnym stosunku umownym.

Jeżeli przeto ubezpieczyciel chciał dochodzić roszczeń od Z jako od przewoźnika w oparciu o postanowienia Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR), w reżimie kontraktowym, podstawą odpowiedzialności przewoźnika umownego Z była zatem umowa, a konkretnie umowa przewozu. Takowej zaś przewoźnik umowny Z ze sprzedającym X (zaspokojonym ubezpieczonym) nie zawarł. Co prawda w liście przewozowym CMR w polu nr 1 – „nadawca” wpisano sprzedającego X, zaś w polu nr 16 – „przewoźnik” – wpisano przewoźnika umownego Z, niemniej jednak, wbrew treści owego listu przewozowego CMR – sprzedający X nie był nadawcą skradzionego podczas przewozu towaru.

Nadawcą teje przesyłki była spółka – córka sprzedającego, działająca pod firmą XX. Z tym podmiotem przewoźnik umowny Z po-

zostawał w stosunku umownym.

List przewozowy CMR stanowi bowiem dowód zawarcia umowy przewozu, z zastrzeżeniem wszakże przeciwdowodu (art. 4 i art. 9 Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów – CMR). Przeciwdowodem takim jest – w okolicznościach nakreślonego stanu faktycznego – zlecenie przewozowe, skierowane do przewoźnika umownego Z przez spółkę XX.

Jak przy tym wynika z wyroku WSA w Warszawie, sygn. akt VI SA/Wa 263/08 z dnia 2008.05.13 (LEX nr 567118) list przewozowy jest dowodem zawarcia umowy przewozu. Brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa na istnienie ani na ważność umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom Konwencji CMR (art. 4 Konwencji CMR). Nieprawidłowości w sporządzeniu listu przewozowego nie powodują nieważności umowy przewozu ani nie uniemożliwiają traktowania jej jako podlegającej postanowieniom Konwencji. Artykuł 6 Konwencji wymienia dane, które powinny lub mogą być zawarte w liście przewozowym, a art. 9 określa bliżej jego funkcję dowodową. Wynika z niego, że w braku przeciwnego dowodu, list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika. Jedną z podstawowych funkcji, jakie spełnia list przewozowy CMR, jest funkcja dowodowa, jednak osiąga ona swój pełny walor tylko "w braku przeciwnego dowodu".

Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego sygn. akt II CKN 415/01 z dnia 2003.09.03 (OSNC 2004/10/163) w świetle art. 4 i 9 ust. 1 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (załącznik do Dz. U. z 1962 r. Nr 49 poz. 238; sprost.: Dz. U. z 1995 r. Nr 69, poz. 352), osoba nie będąca stroną umowy przewozu nie może być uznana za nadawcę przesyłki tylko z tej przyczyny, że została wskazana jako nadawca w liście przewozowym.

Rozważając charakter prawny roli spółki XX w nakreślonym łańcuchu dostawy można przyjąć, iż pełniła ona rolę spedytora, skoro



zajmowała się przygotowaniem przesyłki do przewozu, jej wydaniem przewoźnikowi, czynnościami ładunkowi itp.

Jak wiadomo, zgodnie z art. 794 § 2 kc spedytor może działać w imieniu dającego zlecenie bądź w imieniu własnym, lecz na rzecz dającego zlecenie. Przez wysyłanie przesyłki, o którym mowa w art. 794 § 1 kc, rozumie się zaś co najmniej zawarcie umowy przewozu z przewoźnikiem. Udzielając w imieniu własnym przewoźnikowi umownemu Z zlecenia przewozowego spółka XX wykonała zatem jako spedytor powyższy obowiązek – zawarła w imieniu własnym umowę przewozu drogowego.

#### **Tym samym stała się nadawcą w rozumieniu prawa.**

Nadawcą jest bowiem ten, kto zawiera z przewoźnikiem umowę przewozu, a nie ten, kto nie będąc stroną umowy przewozu zostanie w tym charakterze wpisany do listu przewozowego. W języku obiegowym spotkać się można często z pojęciem tzw. „zleceniodawcy przewozu”. Jest nim wszak nie kto inny, jak nadawca. Podkreślić wypada, że zgodnie z art. 47 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe w zw. z art. 1 ust. 3 tej ustawy nawet okoliczność, kto przekazał przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, nie ma rozstrzygającego znaczenia, albowiem osoba, która przekazuje przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, jest uznawana z mocy prawa za upoważnioną przez nadawcę do dokonywania w imieniu nadawcy czynności prawnych wynikających z umowy przewozu. Nie czyni to z niej wszak nadawcy. Osoba przekazująca przewoźnikowi przesyłkę do przewozu nie jest więc nadawcą, jeśli nie zawarła z tymże przewoźnikiem umowy przewozu. W przykładowo nakreślonym powyżej stanie faktycznym spółka XX była jednakże zarówno nadawcą, jak i osobiście, a nie za pośrednic-

twem podmiotu, o którym mowa w art. 47 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe, wydała przewoźnikowi przesyłkę do przewozu.

Sprzedający X w stosunku prawnym przewozu w ogóle zatem nie uczestniczył.

Nie mógł przeto ubezpieczyciel cargo nabyć z mocy prawa roszczeń względem przewoźnika umownego Z, albowiem ubezpieczyciel ten wypłacił odszkodowanie nie spółce XX, lecz sprzedającemu X. Sprzedającemu X nie służyły zaś żadne roszczenia względem przewoźnika umownego Z, albowiem podmiot ten nigdy nie pozostawał w żadnym stosunku umownym z przewoźnikiem umownym Z.

Wskazać wypada, iż zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego sygn. akt IV CK 264/02 z dnia 2003.12.05n (LEX nr 172824), Konwencja CMR nie definiuje pojęcia „osoby uprawnionej” do dochodzenia roszczeń przeciwko przewoźnikowi. Może być nią odbiorca albo nadawca ładunku, ale także inna osoba, na którą w drodze czynności prawnej przeszło uprawnienie do dochodzenia takiego roszczenia. Kwestie te reguluje zatem prawo krajowe. W myśl zatem przepisu art. 75 ust. 3 pkt 2) ustawy prawo przewozowe w zw. z art. 1 ust. 3 tej ustawy, roszczenia z tytułu umowy przewozu przesyłek służą nadawcy lub odbiorcy zależnie od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania przesyłką.

Powyższa konstatacja w pełni znajduje oparcie w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 września 2003 r. sygn. akt II CKN 415/01 (OSNC 2004/10/163, Biul.SN 2004/2/8), w uzasadnieniu którego Sąd Najwyższy wywiódł, iż „postanowienia Konwencji CMR nie określają w sposób wyczerpujący, kto jest uprawniony do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika. Z jej art. 13 ust. 1 wynika jedynie, że jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru lub jeżeli towar nie przybył po upływie terminu przewidzianego w artykule 19, odbiorca może w imieniu własnym

dochodzić wobec przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu. Regulacja ta nie wyłącza sięgnięcia do przepisów krajowych normujących umowę przewozu, a konkretnie do przepisów ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, które mają subydiarne zastosowanie do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej, a strony nie dokonały wyboru prawa (zob. art. 1 ust. 3 Pr.przew. w związku z art. 27 § 1 pkt 2 p.p.m.). Zgodnie z art. 75 ust. 3 pkt 2 lit. b Pr.przew., roszczenia przeciwko przewoźnikowi z tytułu utraty, ubytku czy uszkodzenia przesyłki przysługują nadawcy lub odbiorcy zależnie od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania przesyłką. O tym, kto ma prawo rozporządzać przesyłką („towarem” - według przepisów Konwencji CMR) rozstrzyga art. 12 Konwencji CMR, według którego prawo to przysługuje nadawcy, chyba że drugi egzemplarz listu przewozowego został wydany odbiorcy lub że odbiorca skorzystał z prawa przewidzianego w art. 13 ust. 1, czyli zażądał od przewoźnika wydania za pokwitowaniem listu przewozowego oraz towaru po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia; od tej chwili prawo rozporządzania przesyłką przysługuje tylko odbiorcy.”.

W stanie faktycznym, będącym przedmiotem rozważań, sprzedający X nie był ani nadawcą, ani odbiorcą, ani też nie wstąpił w prawa nadawcy lub odbiorcy.

W prawa te nie wstąpił także ubezpieczyciel cargo po wypłacie odszkodowania sprzedającemu X, albowiem wstąpienie w prawa sprzedającego X względem przewoźnika w reżimie ex contractu uwarunkowane winno być istnieniem ważnej więzi umownej pomiędzy tymże sprzedającym a przewoźnikiem umownym. (B.J.)



# PISiL w mediach, konferencje, spotkania, patronaty, artykuły, zaproszenia

Lp.	Tytuł medialny	Temat	Autor
1.	PGT nr 29-30 , 18-25.07.2012	Kluczowe wartości	K.Koprowski
2.	PGT nr 29-30 , 18-25.07.2012	1000.numer „PGT”	K.Koprowski
3.	PGT nr 25, 20.06.2012	PISiL w stolicy	K.Koprowski
4.	Namiary na morze i handel nr 11/12, czerwiec 2012	Spedytorzy Roku 2011	(Bom)
5.	Namiary na morze i handel nr 11/12, czerwiec 2012	Zachwianie równowagi	Marek Tarczyński
6.	Namiary na morze i handel nr 11/12, czerwiec 2012	Dokąd zmierzasz konteneryzacja?	Maciej Borkowski
7.	PGT nr 23, 6.06.2012	Transport morski 2012-06-12 Konferencja w Szczecinie – logistyka, porty i żegluga	Marek Grzybowski
8.	PGT nr 22, 30.05.2012	Quo vadis konteneryzacja ? AS-FBG i Enterprise najlepszymi firmami spedycyjnymi w kraju	K.Koprowski
9.	Kurier Szczeciński, 29.05.2012	Transport morski 2012	ek
10.	Rzeczpospolita, 28.05.2012	Klienci idą za swoimi spedytorami	ais
11.	PGT nr 20, 16.05.2012	Co przeszkadza spedytorom ?	K.Koprowski
12.	FIATA Review maj 2012	Rekord number of participants At the HQ Session 2012	FIATA
13.	Namiary na morze i handel nr 07/12, kwiecień 2012	Logistyka elektroniczna	PIF
14.	Przewoźnik nr 1 (22) luty/marzec 2012	Wyludzenia ładunków	Robert Przybylski
15.	PGT luty 2012	Odpowiedzialność spedytora wobec podwykonawców	K.Koprowski
16.	PGT nr 5, 1.02.2012	Niepokój przewoźników PISiL-u	K.Koprowski
17.	PGT nr 4, 25.01.2012	Przewoźnicy pełni obaw , spotkanie noworoczne PISiL-u w warszawskiej Polsce	K.Koprowski
18.	Rzeczpospolita nr 9, 12.01.2012	Firmy wydłużają kredyt kupiecki	A.Fandrejewska
19.	Namiary na morze i handel nr 02/12, styczeń 2012	KIGM na zamku	P.Frankowski
20.	Namiary na morze i handel nr 02/12, styczeń 2012	PISiL o roku 2012	K.Koprowski

## Udzielone patronaty / partnerstwo // współpraca / udział w konferencjach / targach

Lp.	Data wydarzenia	Wydarzenie / Konferencja	Organizator
1.	29.02.-1.03.2012, Katowice	udział w Komitecie Honorowym V Międzynarodowych Targów i Konferencji Przemysłu Chemicznego EXPOCHEM 2012	Zarząd Targów Warszawskich S.A.
2.	6-8.03.2012, Gdańsk	„Transport Week 2012”	Actia Forum Sp. z o.o.
3.	28.03.2012, Warszawa	Międzynarodowe Aktualizacyjne Seminarium Logistyczne 2012	TGC Corporate Lawyers
4.	17-18 kwietnia 2012, Sosnowiec	Targi Transportu, Spedycji i Logistyki Silesia TSL EXPO 2012	Kolporter S.A. Expo Silesia Sp. z o.o.
5.	9.05.2012, Gdańsk	Rozwiązania celne i podatkowe ułatwiające rozwój biznesu w środowisku gospodarki morskiej	Izba Celna w Gdyni, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Zarządy Portów Morskich Gdyni i Gdańska.
6.	10-11.05.2012, Sopot	The European Sea Ports Conference – port financing and investment	Zarząd Morskiego Portu Gdynia I ZMPGdańsk
7.	16-18.05.2012, Poznań	Polski Kongres Logistyczny LOGISTICS 2012	Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań
8.	czerwiec 2012, Warszawa	Konkurs Godła „Teraz Polska”	Fundacja Polskiego Godła Promocyjnego
9.	19.06.2012, Warszawa	II edycja konferencji „Logistyka Odzysku”	EKO CYKL ORGANIZACJA ODZYSKU S.A.
10.	25-27 września 2012, Katowice	II Europejski Kongres MŚP	Regionalna Izba Gospodarcza w Katowicach
11.	26-28.09.2012, Gdańsk	targi i konferencja poświęcona technice przeładunkowej, składowania i magazynowania oraz transportu bliskiego i przemysłowego .	Międzynarodowe Targi Gdańskie S. A.
12.	Regaty, Mazury - Wilkasy nad Jeziorem Niegocin, wrzesień 2012	Druga edycją regat branży TSL ShipCup'12.	Anyway s.c. R.Paschke
13.	8-9.10.2012, Lublin	IV Forum Logistyki Polski Wschodniej	Lornet Solutions Sp. z o.o.

# Polska Izba Spedycji i Logistyki

ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia  
tel. 58 620 19 50, 620 98 26, fax 58 661 39 35  
e-mail: pisil@pisil.pl, www.pisil.pl

konto: Bank Millennium S.A.  
nr: 34116022020000000061904525  
NIP: 586-20-75-731



placówki regionalne:

71-620 SZCZECIN  
ul. Jana Kazimierza 3  
tel.: 91 480 67 01  
fax: 91 480 67 32  
e-mail: management@hartwig.szczecin.pl

Przedstawiciel w Warszawie:  
tel.: 608 623 419, email: pisil-waw@pisil.pl