



Przewoźnik umowny pilnie poszukiwany, czyli o roli spedytora w transporcie

Funkcjonujący dziś model spedycji nie przypomina tego z lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Choć większość dzisiejszych spedytatorów osadza swoją działalność w obszarze spedycji, to zakres ponoszonej przez nich odpowiedzialności plasuje ich w obszarze zarezerwowanym dla przewoźników. Dzieje się to za sprawą powszechnego zawierania przez nich umów przewozu, czego konsekwencji większość nie potrafi ani przewidzieć, ani ocenić, ani też udźwignąć. Dlatego do obecnych spedytatorów drogowych przylgnęło określenie „przewoźnik umowny”. Sprawdźmy jak to wygląda w innych gałęziach transportu.

Pomimo tego, że zarówno w nomenklaturze transportowej jak też w doktrynie występuje określenie „przewoźnik umowny”, nie wszystkie akty prawne obowiązujące w transporcie dzielą przewoźników na umownych i faktycznych. Zobaczmy jak to wygląda w obszarze różnych gałęzi transportu.

Transport morski

Podstawowymi regulatorami prawnymi w tym obszarze transportu jest ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz.U. 2001 Nr 138 poz. 1545, z późn. zm.) oraz Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z dnia 25 sierpnia 1924 r. (tzw. Reguły Haskie z 1924 r.), zmieniona protokołami z 1968 r. i 1979 r. i znana pod nazwą Reguły Hasko-Visbijskie.

Reguły Hasko-Visbijskie operują określeniem przewoźnik, które oznacza „... wla-

ściela statku, lub wynajmującego, stronę w umowie o przewóz z załadownicą”. Zgodnie z zapisami zawartymi w konwencji, to przewoźnik ponosi odpowiedzialność za przewóz towarów od załadowania na statek do ich wyładowania ze statku. Art. 6 konwencji daje przewoźnikowi możliwość zawierania w szczególnych sytuacjach dalszych umów o przewóz, pod warunkiem że będą one realizowane na podstawie już wystawionego konosamentu. Reguły hamburskie z 1978 r. rozróżniają przewoźnika (który zawarł umowę przewozu lub w imieniu którego taka umowa została zawarta) i przewoźnika rzeczywistego, któremu przewoźnik powierzył wykonanie przewozu w całości lub części. Inną rangę otrzymał także konosament, który oprócz standardowej funkcji potwierdza zawarcie umowy przewozu. Reguły hamburskie wzmocniły jednak reżim odpowiedzialności przewoźnika i nie zyskały uznania wiodących krajów morskich.

W zakresie przewozu ładunków, również kodeks morski uznaje za przewoźnika ten podmiot, który wystawił konosament (art. 139). Zgodnie z kodeksem morskim, przewoźnik który wystawił konosament jest odpowiedzialny za „... należyte wykonanie obowiązków przewoźnika na całej trasie objętej tym konosamentem, aż do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy”. Przewoźnik (wystawca konosamentu) ma możliwość angażowania dalszych przewoźników, jednakże w takich przypadkach ponosi on z nimi odpowiedzialność solidarną. Kodeks morski posługuje się termin „przewoźnik umowny”, jedynie w odniesieniu do przewozu pasażerów (art. 172. § 2.). Przewoźnikiem umownym jest przewoźnik, który zawarł umowę przewozu pasażera lub w którego imieniu została ona zawarta, faktycznym natomiast przewoźnik (właściciel statku, jego armator lub czarterujący), który tę umowę wykonuje w całości lub w części.

Transport lotniczy

Konwencja warszawska z dnia 12 października 1929 r. nie regulowała jednoznacznie kwestii zakresu odpowiedzialności przewoźników lotniczych. Wykształciły się więc dwie teorie. Pierwsza głosiła, że odpowiedzialność zawsze ponosi przewoźnik, który wykonuje przewóz, druga, że odpowiedzialność jest po stronie tego przewoźnika, który w swoim imieniu zawarł umowę przewozu. Sądy opowiedziały się za teorią pierwszą. Dopiero konwencja guadalupeńska z 18 września 1961 r. zmieniła uregulowania w tej kwestii, wprowadzając pojęcie przewoźnika umownego (contracting carrier) i przewoźnika faktycznego (actual carrier).

Uszczegółowione zapisy o przewoźniku umownym znalazły się w konwencji montrealskiej z 28 maja 1999 r. (art. 39-48). Na mocy zmienionych przepisów, przewoźnikiem umownym był ten przewoźnik, który zawarł umowę przewozu, natomiast przewoźnikiem faktycznym ten, który tę umowę wykonywał na podstawie upoważnienia przewoźnika umownego. Mamy zatem przewoźnika umownego, jednakże określenie to odnosi się raczej do podmiotu zajmującego się zawodowo przewozem.

Zgodnie z art. 2. ust. 16) ustawy prawo lotnicze, przewoźnikiem lotniczym jest podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji. Jednakże w kwestii odpowiedzialności za szkody w przewozie towarów, ustawa w art. 208. odwołuje do umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, stosownie do zakresu ich stosowania.

Transport kolejowy

Zarówno konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami (CIM), jak również umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS) stanowią, że kolej, która przyjęła do przewozu towar na podstawie listu przewozowego (CIM lub SMGS), odpowiedzialna jest za wykonanie przewozu na całej drodze, aż do wydania towaru na stacji przeznaczenia. Kolej, która przyjęła do przewozu towar na podstawie listu przewozowego CIM/

podstawie określonego listu przewozowego może być uznany za przewoźnika umownego? Podobnie jak w przypadku transportu morskiego raczej będzie pełnił rolę przewoźnika drogowego sukcesywnego.

Transport drogowy

Również w obszarze transportu drogowego, obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa nie dzielą przewoźnika na umownego i faktycznego. Ustawa prawo prze-

Pomimo tego, że zarówno w nomenklaturze transportowej jak też w doktrynie występuje określenie „przewoźnik umowny”, nie wszystkie akty prawne obowiązujące w transporcie dzielą przewoźników na umownych i faktycznych.

SMGS, odpowiedzialna jest za wykonanie umowy przewozu od momentu przyjęcia towaru, aż do przystawienia datownika stacji w miejscu ponownego nadania.

Oba międzynarodowe akty prawne dopuszczają udział dalszych (kolejnych) przewoźników kolejowych, którzy przez przyjęcie towaru z listem przewozowym (CIM lub SMGS) przystępują do umowy przewozu i przejmują wynikające z niej obowiązki. Taki podział jest szczególnie widoczny przy wykonywaniu przewozu towaru na podstawie listu przewozowego CIM/SMGS, kiedy to zawsze w przewozie występuje kolejny przewoźnik kolejowy. Zatem, czy zgodnie z przepisami określonymi w konwencji CIM i umowie SMGS, przewoźnik kolejowy, który przyjął do przewozu towar na

wozowe reguluje przewóz wykonywany odpłatnie na podstawie umowy przez uprawnionych do tego przewoźników (art. 1. ust. 1.), co jednak może wskazywać na taki rozdział. Zapis art. 1. ust. 1. odnosi się bowiem do wykonywania przewozów a więc poniekąd dotyczy przewoźników faktycznych. Ustawa nie definiuje przewoźnika i nie ogranicza podmiotom nieuprawnionym do wykonywania przewozów oraz podmiotom uprawnionym a nie wykonującym przewozów prawa do zawierania umów przewozu. Takie podmioty mogą więc zawrzeć umowę przewozu, przez co wstępują w stosunek prawny tej umowy jako przewoźnik. A skoro z braku ustawowych uprawnień sami nie wykonują przewozu i nie można ich uznać za przewoźników faktycznych, w zawartych umowach przewozu wystąpią w charakterze tzw. przewoźników umownych (wykonawców zawartej umowy). Tę tezę potwierdza art. 5. ustawy, który dopuszcza powierzenie przez przewoźnika wykonania przewozu innym przewoźnikom na całej przestrzeni przewozu lub jej części, zatem jakkolwiek ustawowy rozdział nie ma żadnego uzasadnienia.

Ocena powyższego na podstawie konwencji CMR jest o tyle prosta, że już z art. 1. ust. 1. wynika, że stosuje się ją do każdej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki i miejsce jej dostawy znajdują się w dwóch różnych krajach. Przewoźnikiem będzie więc każdy podmiot zawierający umowę o zarobkowy przewóz drogowy towarów, niezależnie od posiadania uprawnień i charakteru wykonywanej działalności. Podobnie jak prawo przewozowe,



Zakres uprawnień agenta i maklera morskiego, wynikający z kodeksu morskiego, przypomina zakres uprawnień spedytora drogowego wynikający z kodeksu cywilnego (wysyłanie lub odbiór przesyłki, albo dokonywanie innych usług związanych z jej przewozem) i ustawy o transporcie drogowym (pośrednictwo przy przewozie rzeczy).



Jerzy Różyk

Ponad 27 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 12 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

konwencja CMR w art. 3. narzuca na przewoźnika odpowiedzialność za zatrudnionych podwykonawców, zatem bez znaczenia jest, czy występuje on w charakterze przewoźnika faktycznego, czy umownego.

Czy „przewoźnik umowy” może również pływać, latać i jeździć po torach?

Transport morski

Kodeks morski wprowadził wprawdzie instytucje agenta i maklera morskiego, lecz nadał im uprawnienia jedynie do pośredniczenia przy zawieraniu umowy przewozu ładunków, w tym do zawierania w imieniu zlecającego umów przewozu (art. 202. i 208.). Na przewóz wystawiany jest morski list przewozowy, tzw. konosament, który zazwyczaj jest wypełniany w całości lub części przez załadowcę, agenta lub spedytora. Jednakże, zgodnie z art. 129. § 1., konosament wystawia i wydaje przewoźnik na żądanie załadowcy, po przyjęciu ładunku na statek. Sam konosament nie stanowi dowodem przyjęcia na statek towarów w ilości i stanie uwidocznionym w treści konosamentu. Jego funkcja w transporcie morskim oraz fakt, iż jest wydawany przez przewoźnika, jest poniekąd potwierdzone-

sowane w transporcie morskim nie przewidywają zawierania przez agentów i maklerów umów przewozu morskiego ze zlecającymi – zwykle działają oni w ich imieniu. Reguły Hasko-Visbijskie dopuszczają wprawdzie



Zgodnie z przepisami określonymi w konwencji CIM i umowie SMGS, przewoźnik kolejowy, który przyjął do przewozu towar na podstawie określonego listu przewozowego raczej będzie pełnił rolę przewoźnika drogowego sukcesywnego, a nie umownego.

wydawanie konosamentów przez agenta, ale wyłącznie jeżeli ten działa w imieniu przewoźnika morskiego. Zakres uprawnień agenta i maklera morskiego, wynikający z kodeksu morskiego, przypomina zakres uprawnień spedytora drogowego wynikający z kodeksu cywilnego (wysyłanie lub odbiór przesyłki, albo dokonywanie innych usług związanych z jej przewozem) i ustawy o transporcie drogowym (pośrednictwo przy przewozie rzeczy).

skich. Jednakże w naszych realiach i przy obserwowanym poziomie wiedzy może się zdarzyć, że spedytor morski, aby zwiększyć swoją rangę będzie chciał wystawiać konosamenty pomimo, iż będzie działał w imieniu swojego klienta. W jakim charakterze będzie w takiej sytuacji występował spedytor, to będzie zależało od tego jaką umowę zawarł ze swoim kontrahentem – sam fakt wystawienia konosamentu nie przesądzi o zawarciu przez niego umowy przewozu morskiego. Istnieją jednak teorie, że konosament morski jest dowodem zawarcia umowy przewozu i może dojść do sytuacji, w której w razie wystąpienia szkody w czasie przewozu, kontrahent spedytora uzna go za stronę umowy przewozu i będzie domagać się od niego odszkodowania. W razie udowodnienia spedytorowi, że wystąpił on w umowie w charakterze przewoźnika (tutaj umownego), spedytor

może ponosić odpowiedzialność za taką szkodę. Taki scenariusz może być bardzo prawdopodobny szczególnie w przypadku, gdy umowa przewozu została zawarta na warunkach określonych w regułach hamburskich, gdzie umowa przewozu jest zawierana na podstawie konosamentu.

Transport lotniczy i kolejowy

W obszarze towarowego transportu lotniczego i kolejowego pośrednictwem zajmują się agenci i spedytorzy. Ich zadaniem jest organizowanie przewozu lotniczego i pośredniczenie w zawieraniu umów na rzecz zlecających, bądź zawieranie umów w ich imieniu. W Polsce istnieje wiele firm spedycyjnych operujących w tych obszarach i większość ogranicza swoją rolę do organizowania przewozów. Jest to dość zrozumiałe, albowiem podobnie jak przy przewozach morskich, trudno od takiego spedytora wymagać, aby on sam dokonał tego typu przewozu nie mając stosownych uprawnień, środków transportu i odpowiedniej infra-

Podobnie jak prawo przewozowe, w transporcie drogowym konwencja CMR w art. 3. narzuca na przewoźnika odpowiedzialność za zatrudnionych podwykonawców, zatem bez znaczenia jest, czy występuje on w charakterze przewoźnika faktycznego, czy umownego.

niem umowy przewozu zawartej wcześniej z agentem lub maklerem bądź innym podmiotem (np. z frachtującym). Praktyki sto-

Dlatego też większość spedytorów ogranicza zakres świadczonych usług jedynie do organizowania przewozów mor-

struktury. Dlatego też polski spedytor raczej nie wstępuje w stosunek umowy przewozu lotniczego lub kolejowego. A skoro tak, nie może przyjąć odpowiedzialności jak klasyczny przewoźnik lotniczy czy kolejowy i stać się przewoźnikiem umownym.

Transport drogowy

Transport drogowy jest główną gałęzią transportu w Europie i kieruje się zupełnie innymi zasadami aniżeli pozostałe. Zadaniem spedytora jest głównie organizowanie przewozu drogowego towaru. Do samego przewozu towaru spedytor angażuje podmioty zawodowo trudniące się przewozem, czyli przewoźników. Wiele zachodnich firm, a głównie spedytorów, nie chce jednak powierzać organizowania przewozów dalszym



CDS
ODSZKODOWANIA

CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń oraz obsługi szkód i roszczeń.

CDS działa jako kancelaria doradcza, której celem jest ochrona interesów przewoźników i spedytorów poprzez świadczenie usług w zakresie oceny ryzyka transportowego oraz obsługi ubezpieczeń transportowych (OCP, OCS, OCP kabotażowe na terenie Niemiec, Cargo) oraz przeprowadzanie audytów i szkoleń z zakresu procedur i stosowania prawa transportowego.

Kontakt:
ul. Okopowa 56 lok. 152
01-042 Warszawa
Tel.: 22 392-97-58, 22 392-97-59,
607 487-600
E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

>>>> www.cds-odszkodowania.info

przewoźnikiem – umownym, ale przewoźnikiem.

Dalsze skutki wynikają już ze **stosownego prawa przewozowego i z zawartych umów ubezpieczenia**. Taki „spedytor” musi zatem liczyć się z tym, że:

- ▶ może powoływać się na ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności wynikające z prawa przewozowego, jednakże takie możliwości są dość ograniczone,
- ▶ posiadana przez niego polisa OCS asekurowuje wyłącznie od ryzyk spedycyjnych i nie uwzględnia odpowiedzialności spedytora występującego w charakterze przewoźnika umownego,
- ▶ w przypadku szkody, w pierwszej kolejności otrzyma roszczenie o odszkodowanie, z którym będzie musiał zmierzyć się sam, gdyż zakład ubezpieczeń nie pokryje szkody z jego polisy OCS.

Zgodnie z zapisami zawartymi w konwencji, to przewoźnik ponosi odpowiedzialność za przewóz towarów od załadowania na statek do ich wyładowania ze statku.

spedytorom i chętniej zleca przewozy bezpośrednio przewoźnikom. Spedytor równie chętnie przybiera więc postać przewoźnika. Zlecenia przewozu napływają więc lawinowo, a marża zwiększa stan jego konta. Skutkiem przyjęcia zlecenia przewozu, a tym samym zawarcia umowy przewozu, jest jednak przyjęcie przez spedytora odpowiedzialności analogicznej jak przewoźnika. W rozumieniu prawa przewozowego taki spedytor przestaje być więc spedytorem i staje się

- ▶ ponosi odpowiedzialność za wszelkie szkody od przyjęcia przesyłki od nadawcy do jej wydania odbiorcy (art. 17.1. konwencji CMR i art. 65.1. ustawy Prawo Przewozowe),
- ▶ ponosi pełną odpowiedzialność za swoich podwykonawców (art. 3 konwencji CMR i art. 5 ustawy Prawo Przewozowe),
- ▶ nie może powoływać się na żadne ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności wynikające z kodeksu cywilnego (np. na art. 799),

Należy zadać sobie pytanie, czy tak naprawdę spedytor jest przewoźnikiem umownym, czy może jest przewoźnikiem umownym przy przewozie?

Wielu spedytorów drogowych miało już do czynienia z faktem ponoszenia odpowiedzialności innej aniżeli oczekiwana i wielu z nich przyjęło sugerowane przez ekspertów rozwiązanie. Jednak większość w dalszym ciągu pozostaje w niewiedzy i nie jest świadoma ryzyka z jakim wiąże się prowadzenie działalności spedycyjnej w obecnym modelu. Wynikać to może z kilku powodów, z których najbardziej widocznymi wydają się stereotypowe i mylne przekonanie, że skoro do tej pory nic się nie wydarzyło, to się nie wydarzy lub po co zawierać dobre ubezpieczenie, skoro zakład ubezpieczeń i tak nie wypłaci odszkodowania. Niewątpliwie na takie postrzeganie przez spedytorów tego problemu wpływa zwykły brak elementarnej wiedzy o ryzyku i zakresie ponoszonej odpowiedzialności, a ta niejednokrotnie potrafi wygenerować niemałe koszty. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie i ubezpieczeń
transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info



Skutkiem przyjęcia zlecenia przewozu, a tym samym zawarcia umowy przewozu, jest jednak przyjęcie przez spedytora odpowiedzialności analogicznej jak przewoźnika drogowego. W rozumieniu prawa przewozowego taki spedytor przestaje być więc spedytorem i staje się przewoźnikiem – umownym, ale przewoźnikiem.