Krzysztof Wesołowski***KWALIFIKACJA PRAWNA UMÓW ZAWIERANYCH
W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM****Streszczenie**

W artykule omówiono problem kwalifikacji umów zawieranych na podstawie laconicznie sformułowanych zleceń w transporcie samochodowym, jako umów przewozu lub umów spedycji. Autor wskazuje na konieczność dokonywania wykładni oświadczeń woli stron umowy, na podstawie art. 65 k.c. Akceptuje wykształcone w praktyce domniemanie faktyczne, że intencją stron było zawarcie umowy przewozu, pod warunkiem dokonania analizy i oceny całokształtu okoliczności istotnych dla oceny rzeczywistego zamiaru stron, które jednak samodzielnie nie stanowią przesądających kryteriów kwalifikacji. Autor wskazuje, że na gruncie prawa polskiego kryterium takiego nie stanowi także przyjęta w niektórych innych krajach koncepcja zryczałtowanego wynagrodzenia za usługę.

Słowa kluczowe: umowa spedycji, umowa przewozu, wykładnia oświadczeń woli

Wstęp

Kwestią budzącą wiele kontrowersji w praktyce transportu samochodowego jest kwalifikacja umów, zawieranych przez funkcjonujące na rynku transportowo-spedycyjnym podmioty oferujące bliżej niedookreślone usługi logistyczne. Chodzi z reguły (choć nie wyłącznie) o przedsiębiorców, którzy nie dysponują

* dr hab. Krzysztof Wesołowski – Katedra Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.

własnymi pojazdami, nie posiadają także licencji na wykonywanie usług w zakresie transportu, a istota ich czynności, podejmowanych po zawarciu umowy z klientem, sprowadza się wyłącznie do wyszukania przewoźnika, który faktycznie wykonuje przewóz, zawarcia z nim we własnym imieniu umowy przewozu, przekazania przewoźnikowi instrukcji, informacji i wskazówek dotyczących przesyłki i sposobu jej przewozu, ewentualnie na pośredniczeniu w przesłaniu dokumentów potwierdzających wykonanie przewozu.

Świadczenia te wykonywane są na podstawie umowy dochodzącej do skutku poprzez przyjęcie zlecenia, które w praktyce zwane jest zleceniem transportowym, zleceniem spedycyjnym, zleceniem na usługi logistyczne lub po prostu zleceniem. Dokument ten, będący z reguły wzorcem umownym, opracowanym przez przedsiębiorcę, do którego zlecenie jest kierowane, nie zawiera opisowej formy zobowiązania podmiotu świadczącego usługę. W poszczególnych punktach określone są dane identyfikujące strony umowy, rzeczy podlegające przewozowi, miejsce i termin załadunku, miejsce docelowe i termin przewozu, ewentualnie uwagi dotyczące warunków przewozu i sankcji (kar umownych) za naruszenie tych warunków. Taka treść zlecenia nie wskazuje jednoznacznie na istotę zobowiązania (świadczenia) osoby je przyjmującej. Od strony czysto werbalnej, w równym stopniu może być odczytywane jako zlecenie przewiezienia przesyłki lub jako zlecenie jedynie zorganizowania przewozu.

Celem niniejszego artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie, jakiego rodzaju umowa dochodzi do skutku, poprzez przyjęcie zlecenia zawierającego ww. dane, tzn. czy jest to umowa przewozu, do której zastosowanie znajdują odpowiednie przepisy regulujące ten typ umowy (ustawa – Prawo przewozowe¹ lub inny zagraniczny akt prawa wewnętrznego w transporcie krajowym i konwencja CMR² w transporcie międzynarodowym), czy też umowa spedycji, unormowana w prawie polskim postanowieniami art. 794 i nast. k.c. Chodzi o wskazanie kryteriów pozwalających na rozgraniczenie tych dwóch typów umów, w sytuacji gdy usługa *de facto* sprowadza się do wyszukania innego podmiotu wykonującego przewóz. Uwagi dotyczące kryteriów poprzedzone zostaną wskazaniem konsekwencji możliwej kwalifikacji oraz okoliczności utrudniających tę kwalifikację.

¹ Ustawa z dnia 15.11.1984 r., tekst jedn. DzU z 2015 r., poz. 915.

² Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i protokół podpisania, sporządzone w Genewie 19.05.1956 r. (DzU z 1962 r., nr 49, poz. 238; sprost. DzU z 1995 r., nr 69, poz. 352), zmieniona Protokołem z 5.07.1978 r. (DzU z 2011 r., nr 72, poz. 382).

Konsekwencje przyjętej kwalifikacji

Czynności polegające na wyszukaniu przewoźnika, zawarciu z nim we własnym imieniu umowy przewozu, przekazaniu instrukcji, informacji i wskazówek dotyczących przesyłki i sposobu jej przewozu przewoźnikowi, jak również na pośredniczeniu w przesłaniu dokumentów potwierdzających wykonanie przewozu, mieszczą się w zakresie usług charakterystycznych dla umowy spedycji. Umowa ta, zdefiniowana bowiem została w art. 794 k.c. jako umowa zobowiązująca podmiot będący przedsiębiorcą, do wykonania, za wynagrodzeniem, czynności w zakresie wysłania lub odbioru przesyłki albo innych usług związanych z jej przewozem. Katalog tych usług jest otwarty i niewątpliwie może obejmować także wspomniane wyżej zorganizowanie przewozów³.

Nie oznacza to jednak, że w każdej sytuacji umowa dochodząca do skutku poprzez przyjęcie (wyraźne lub dorozumiane) zlecenia, o którym mowa, powinna być kwalifikowana jako umowa spedycji. Wynika to stąd, że o kwalifikacji umowy decyduje przede wszystkim treść wynikającego z niej zobowiązania, a nie rodzaj czynności faktycznie wykonanych przy wywiązywaniu się z niej⁴. Ocena musi być możliwa jeszcze przed rozpoczęciem realizowania umowy. Jeżeli zatem istota zobowiązania, wynikającego z przyjętego zlecenia, polega na wykonaniu przewozu (a nie tylko na jego zorganizowaniu), umowa musi być kwalifikowana jako umowa przewozu, do której mają zastosowanie przepisy Prawa przewozowego czy CMR, choćby przewóz wykonany został faktycznie przez innego przewoźnika⁵. Przewoźnik nie musi bowiem osobiście wykonywać przewozu. Może go powierzyć innemu przewoźnikowi, zarówno w części, jak i w całości (art. 5 ustawy Prawo przewozowe, art. 3 CMR). W tym ostatnim przypadku czynności faktycznie przez niego podejmowane, w wykonaniu zawartej umowy przewozu, nie różnią się od czynności spedytora.

³ Odnośnie do umowy spedycji zob. L. Ogiełło w: *System Prawa Prywatnego*, t. 7, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. J. Rajski, C.H. Beck, Warszawa 2011, s. 898–930.

⁴ Por. wyrok Sądu Najwyższego z 6.10.2004 r., sygn. I CK 199/04, SIP LEX nr 146332. W podobny sposób ujął tę kwestię Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 14.10.2009 r., sygn. V CSK 149/09, LEX nr 62724, który zwraca uwagę na konieczność badania intencji stron. Zob. także wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z 18.04.2005 r., I ACa 2051/04, Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych 2006, 8, 28.

⁵ Takie stanowisko zajęły m.in. Court of Appeal w wyroku z 13.01.1977 r., „Lloyd’s Law Report” 1977, Vol. 1, s. 346, Queens Bench Division w wyroku z 9.03.1981 r., „Lloyd’s Law Report” 1981, Vol. 2, s. 106 oraz w wyroku z 12.10.1979 r., „Lloyd’s Rep.” 1981, Vol. 2, s. 192; Cour d’Appel de Brussels w wyroku z 19.10.1972 r., „European Transport Law” 1973, s. 503, Oberlandesgericht Hamburg w wyroku z 6.12.1993 r., „Transportrecht” 1994, s. 195.

Konsekwencje przyjętej kwalifikacji umowy dotyczą przede wszystkim kwestii odpowiedzialności za szkody powstałe w trakcie przewozu. Chodzi zarówno o szkody w substancji towaru, jak i wynikające z opóźnienia w przewozie, czy też inne, z tytułów określonych w przepisach regulujących umowę przewozu (np. za niewykonanie tzw. polecenia pobrania). W przypadku zakwalifikowania omawianych umów jako umowy przewozu, podmiot przyjmujący zlecenia (zwany przewoźnikiem umownym, a ostatnio także przewoźnikiem papierowym⁶) odpowiada za czynności przewoźnika faktycznego tak, jak za swoje własne. Oznacza to, że nie ma możliwości uwolnienia się od odpowiedzialności za szkody powstałe w trakcie wykonywania umowy przewozu poprzez powoływanie się na okoliczności dotyczące go osobiście (np. brak winy w wyborze czy nadzorze przewoźnika). Odmienne wygląda sytuacja w przypadku kwalifikacji umowy jako umowy spedycji. W myśl postanowienia art. 799 k.c. „spedytor jest odpowiedzialny za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonywaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w wyborze”. Przyjmuje się, że odpowiedzialność spedytora za przewoźników, określona przytoczonym przepisem, ma charakter odpowiedzialności na zasadzie winy domniemanej⁷. Oznacza to, że spedytor, który udowodni, że z należytą starannością dokonał wyboru przewoźnika, nie ponosi odpowiedzialności za szkody wyrządzone w trakcie wykonywania umowy przewozu⁸. Musi jedynie podjąć czynności „potrzebne do zabezpieczenia praw dającego zlecenie lub osoby przez niego wskazanej względem przewoźnika” (art. 798 k.c.). W przypadku, gdy czynności spedytora ograniczają się do wyszukania przewoźnika, zawarcia z nim umowy przewozu i przekazania dokumentów oraz informacji (instrukcji, wskazówek) niezbędnych do prawidłowego wykonania umowy przewozu, a umowę przewozu zawarł we własnym imieniu (co w praktyce jest regułą), czynności zabezpieczające sprowadzają się zasadniczo do zgłoszenia zastrzeżeń co do prawidłowości wykonania umowy, zapobiegających wygaśnięciu roszczeń czy powstaniu domniemania należytego wykonania umowy oraz dokonania przelewu wierzytelności przysługujących mu

⁶ W. Verheyen, *EEX (bis) and CMR: the Return of Parallel Proceedings?*, „European Transport Law” 2015, s. 149.

⁷ Por. J. Jezioro, *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, C.H. Beck, Warszawa 2008, s. 1278, a także K. Haładyj, *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. K. Osajda, Legalis 2015, wyd. 12, komentarz do art. 799 k.c.

⁸ Zob. bliżej K. Wesółowski, *Odpowiedzialność spedytora za czynności powierzone innym osobom*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 423, Problemy Transportu i Logistyki nr 3, Szczecin 2007, s. 139–150.

jako stronie umowy przewozu przeciwko przewoźnikowi nadającemu zlecenie. Umożliwia to temu ostatniemu podmiotowi bezpośrednie dochodzenie roszczeń wynikających z faktu szkody powstałej podczas wykonywania przewozu. Nie zmienia to jednak istoty rzeczy, że pozycja spedytora w takiej sytuacji jest znacznie korzystniejsza w porównaniu do sytuacji „papierowego przewoźnika”.

Kwestia kwalifikacji umowy wiąże się także z problemem wyboru właściwego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Na rynku usług ubezpieczeniowych funkcjonują bowiem jako odrębne „produkty” ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP) i ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS). Powoduje to ryzyko odmowy pokrycia szkody przez ubezpieczyciela w sytuacji, gdy zawarta przez ubezpieczonego podmiot umowa zostanie zakwalifikowana w sposób nieadekwatny do posiadanej ochrony ubezpieczeniowej.

W transporcie międzynarodowym problem kwalifikacji umowy rzutuje także na zagadnienie jurysdykcji (wskazania państwa, którego sąd jest właściwy do rozstrzygania sporu) oraz właściwości prawa rządzącego zawartą umową. Ten ostatni problem jest istotny zwłaszcza w przypadku kwalifikacji zawartej umowy jako umowy spedycji, ze względu na brak konwencji międzynarodowej, regulującej w ujednolicony sposób ten typ umowy, a co za tym idzie – konieczność rozstrzygania wszelkich rodzących się kwestii w oparciu o prawo krajowe (polskie lub inne wskazane przez normy kolizyjne).

Okoliczności utrudniające dokonanie kwalifikacji umowy

Jak już wspomniano, o kwalifikacji umowy zobowiązującej (a takimi umowami są zarówno umowa przewozu, jak i umowa spedycji) decyduje treść wynikającego z niej zobowiązania. W przypadku sporu sąd zobowiązany jest dokonać wykładni oświadczeń woli stron tworzących umowę i wyjaśnić ich rzeczywistą treść. W prawie polskim wykładnia taka dokonywana jest na podstawie przepisu art. 65 k.c. W myśl § 1 tego przepisu, dotyczącego wszelkich oświadczeń woli, należy je tak tłumaczyć, jak tego wymagają okoliczności, w których zostało złożone, zasady współżycia społecznego lub ustalone zwyczaje. Z kolei postanowienie § 2, wprost odnosi się do umów, stanowiąc, że należy w nich raczej badać, jaki był zgodny zamiar stron i cel umowy, aniżeli opierać się na jej dosłownym brzmieniu.

Kwalifikacja umowy w przypadkach, o których mowa, jest utrudniona z różnych względów. W praktyce zwykle dokonywana jest *post factum*, w momencie zaistnienia szkody transportowej, gdy obie strony umowy mają zupełnie odmienne interesy. Wzorce zleceń, na podstawie których zawierane są umowy, tworzone są często świadomie w sposób utrudniający jednoznaczną kwalifikację. Przedsiębiorcy, którzy się nimi posługują, chcą bowiem w momencie zawierania umowy stworzyć wrażenie, że oferowane przez nich świadczenie ma charakter kompleksowo zaspokajający oczekiwania klienta. Jednocześnie jednak pragną pozostawić sobie „otwartą furtkę” tak, aby w przypadku zaistnienia szkody móc wskazywać na brak swojej odpowiedzialności, ze względu na status spedytora. Sprzyja temu stosunkowo niski poziom świadomości prawnej uczestników procesu transportowego. Nawet w tych systemach prawa, w których nastąpiło ustawowe wyodrębnienie umowy spedycji, nie zawsze rozróżniają oni oba typy umów, dowolnie posługując się terminologią. Kwalifikacji umowy nie ułatwia też sposób regulacji umowy spedycji w kodeksie cywilnym. Chodzi o nieprecyzyjny sposób ujęcia tzw. elementów przedmiotowo istotnych w definicji umowy spedycji z art. 794 k.c., jak również okoliczność, że spedytor może we własnym zakresie wykonać przewóz (nawet, jeśli nie jest to objęte treścią zobowiązania), nabywając wówczas prawa i obowiązki przewoźnika (art. 800 k.c.).

W związku z problemami towarzyszącymi prawidłowemu ustaleniu charakteru zawieranej umowy, a także potrzebą ochrony klienta przedsiębiorcy przyjmującego zlecenie wykonania usługi, podyktowaną choćby faktem, że to ten przedsiębiorca jest z reguły twórcą niejasnego wzorca zlecenia, w orzecznictwie różnych państw wykształciła się koncepcja domniemania umowy przewozu. Chodzi o domniemanie faktyczne, polegające na przyjęciu, że strona przyjmująca zlecenie działała jako przewoźnik, a nie jako spedytor, jeżeli w momencie zawierania umowy wyraźnie nie zastrzegła swojemu kontrahentowi, że występuje jako spedytor⁹. Ma ono zastosowanie także wtedy, gdy przewóz wykonywany był

⁹ Takie stanowisko zajmują m.in. sądy belgijskie (wyrok Tribunal de Première Instance de Bruxelles z 11.10.2002 r., „Journal des Tribunaux” 2003, s. 3–4; wyrok Tribunal de Commerce de Liège z 27.06.1985 r., „European Transport Law” 1985, s. 572; wyrok Cour d’Appel de Mons z 14.05.2002 r., „European Transport Law” 2004, s. 99; wyrok Cour d’Appel de Anvers z 8.11.1989 r.; wyrok Tribunal de Commerce de Verviers z 7.04.1979 r., „European Transport Law” 1979, s. 664) oraz francuskie (wyrok Cour de Cassation z 18.04.1989 r., „European Transport Law” 1990, s. 81). Podobne stanowisko zajął także Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z 4.12.2003 r. (I ACa 696/2003, niepubl.). O podobnej tendencji w orzecznictwie niemieckim por. J. Basedow, *Übereinkommen internationaler Straßenverkehr*, w: *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, Band 7, red. J. Basedow, C.H. Beck, München 1997, art. 1, 3. Przeciwno tej

faktycznie przez innego przewoźnika¹⁰. Przykładem możliwości zastosowania domniemania, o którym mowa, jest przypadek, gdy zobowiązanie sformułowane zostało w treści zlecenia alternatywnie, jako „przewiezienie” lub „zorganizowanie przewiezienia” towaru, z pozostawieniem wyboru sposobu jego wykonania podmiotowi przyjmującemu zlecenie¹¹.

Choć idea domniemania ma swoje uzasadnienie w doświadczeniu życiowym (znajomości praktyki transportowej), jego zastosowanie należy poprzedzić badaniem wszelkich okoliczności służących interpretacji oświadczeń woli stron umowy. Sądy nie powinny zbyt pośpiesznie sięgać po ten instrument, niemający swojej podstawy ustawowej. Dopiero wówczas, gdy dokładna analiza okoliczności towarzyszących zawarciu konkretnej umowy nie pozwala na jednoznaczne ustalenie jej charakteru, zasadne jest odwołanie się do domniemania umowy przewozu. W związku z tym istotne jest sformułowanie kryteriów, na podstawie których powinna być dokonywana kwalifikacja umowy.

Kryteria wskazujące na zgodny zamiar stron umowy

Ocena przyjętego zlecenia i kwalifikacja zawartej na jego podstawie umowy rozpoczyna się zwykle od nazwy dokumentu zlecenia. W świetle przytoczonego wyżej przepisu art. 65 k.c. nazwa ta nie stanowi jednak wyłącznego kryterium charakteru umowy. Nazwanie dokumentu zleceniem spedycyjnym nie świadczy zatem o zawarciu umowy spedycji. Podobnie rzecz się przedstawia w przypadku nazwania dokumentu zleceniem transportowym. Okoliczność użycia takiej, a nie innej nazwy, nie może być jednak pominięta przy ocenie rzeczywistego zamiaru stron, który musi być ustalony w oparciu o całokształt okoliczności sprawy.

tendencji wypowiada się natomiast M.A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, Informa Law, London 2009, s. 26.

¹⁰ Por. cytowane w poprzednim przypisie wyroki Tribunal de Commerce de Verviers w wyroku z 7.04.1979 r. oraz Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 4.12.2003 r. W tym ostatnim wyroku sąd dodatkowo stwierdził, że strona działa jako spedytor, a nie jako przewoźnik podlegający Konwencji CMR tylko wtedy, gdy w sposób wyraźny zobowiązuje się jedynie do zorganizowania przewozu (tak też francuski Cour de Cassation w wyroku z 18.04.1989 r., „European Transport Law” 1990, s. 81).

¹¹ W wyroku Queen’s Bench Division z 12.10.1979 r., „European Transport Law” 1984, s. 411, sąd nakazał traktować w takim wypadku stronę umowy jako przewoźnika, a nie spedytora na podstawie kalkulacji należności za usługę oraz faktu, że nie poinformowała ona klienta o zorganizowaniu przewozu w jego imieniu.

W wątpliwych przypadkach sąd, kwalifikując umowę jako umowę przewozu lub spedycji, musi rozważyć dodatkowo wszelkie inne okoliczności sprawy¹². Chodzi o takie okoliczności jak: sposób rozliczenia usługi (wyodrębnienie wynagrodzenia przedsiębiorcy przyjmującego zlecenie), sposób reklamowania swoich usług przez danego przedsiębiorcę na jego stronach internetowych lub w innej formie, dotychczasowe warunki współpracy¹³, sposób wypełnienia listu przewozowego¹⁴, odwołanie się przez strony w treści umowy do określonych przepisów lub wzorców umownych (np. ogólnych warunków umów spedycyjnych), zastrzeżenie, że przyjmujący zlecenie ma wykonać świadczenia samodzielnie¹⁵, fakt świadczenia określonych usług na rzecz innych podmiotów, organizacja przedsiębiorstwa (fakt posiadania pojazdów, treść wpisu do odpowiedniego rejestru, np. KRS, fakt posiadania określonych koncesji, licencji, zezwoleń, sposób ubezpieczania swojej odpowiedzialności cywilnej). Okoliczności te nie mają znaczenia dla kwalifikacji umowy jako umowy przewozu lub spedycji, jeśli zamiar stron co do treści zobowiązania jest jasny. Jeśli jednak istnieją w tym zakresie wątpliwości, by prawidłowo ocenić charakter zawartej umowy, wszystkie te okoliczności, zaistniałe zarówno przed zawarciem umowy, w momencie jej zawierania, a nawet wykonywania, powinny być brane pod uwagę. Podkreślenia wymaga jednak to, że wspomniane okoliczności muszą być rozpatrywane łącznie. Żadna z nich, podobnie jak nazwa przyjętego zlecenia, samodzielnie nie przesądza rozważanej tu kwestii.

W szczególności kwalifikacji umowy jako umowy przewozu nie unieważnia okoliczność, że podmiot zaciągający zobowiązanie nie ma środków

¹² Na konieczność takiego podejścia wskazuje francuski Cour de Cassation w wyroku z dnia z 25.06.1979 r., „European Transport Law” 1980, s. 79. Por. też M.A. Clarke, *op.cit.*, s. 21.

¹³ Por. wyrok Tribunal de Commerce de Bruxelles z 12.02.1977 r., „European Transport Law” 1978, s. 285–291, wyroki Cour d’Appel de Paris z 27.06.1979 r., „Bulletin des Transport” 1979, s. 440, z 10.05.1978 r., „Bulletin des Transport” 1979, s. 157 oraz z 24.11.1978 r., „Bulletin des Transport” 1979, s. 137, wyrok belgijskiego Cour de Cassation z 17.09.1987 r., „European Transport Law” 1988, s. 201. Zdarza się, że przedsiębiorca świadczący usługi przewozowe zmienia terminologię wzorca zlecenia na niejednoznaczną, aby w ten sposób utrudnić kwalifikację umowy, ale na fakt zmiany terminologii nie zwraca uwagi swoim klientom.

¹⁴ Wskazanie przyjmującego zlecenie jako przewoźnika w liście przewozowym w znacznym stopniu utrudnia wykazanie, że w rzeczywistości działał on jako spedytör, nawet jeżeli w całości zlecił on przewóz podwykonawcy (tak np. wyrok Tribunale di Milano z 9.04.2001 r., „Il Dritto Marittimo” 2003, s. 176–183, wyrok Oberlandesgericht München z 5.07.1989 r., „Transportrecht” 1990, s. 16).

¹⁵ Tribunal de Commerce de Bruxelles w wyroku z 12.02.1977 r., „European Transport Law” 1978, s. 285–291, stwierdził, że w przypadku takiego zastrzeżenia, nie sposób uznać, że podmiot, który je przyjął działał jako spedytör, nawet gdyby w całości zlecił wykonanie przewozu podwykonawcy.

transportowych, za pomocą których mógłby wykonać przewóz. Jak już wspomniano, umowa przewozu może być wykonana poprzez powierzenie wykonania przewozu innemu przewoźnikowi. Ponadto przedsiębiorca zaciągający zobowiązanie do przewiezienia przesyłki może wykonać przewóz środkami obcymi, pozyskanymi na podstawie umowy najmu lub innej umowy (np. leasingu). Z drugiej strony fakt posiadania przez określonego przedsiębiorcę środków transportu również nie przesądza charakteru umowy. Przedsiębiorca taki może bowiem zawierać zarówno umowy przewozu, jak i umowy spedycji. Fakt posiadania środków transportu i wykonywaniu przy ich użyciu zobowiązań wynikających z umów przewozu powinien być jednak w przypadkach wątpliwych jedną z okoliczności przemawiających za uznaniem przyjętego zlecenia za umowę przewozu, które muszą być brane pod uwagę.

Dla kwalifikacji umowy nie może mieć przesadzającego znaczenia także okoliczność niespełniania przez przedsiębiorcę warunków administracyjno-prawnych prowadzenia działalności transportowej (w szczególności nieposiadania licencji na wykonywanie działalności transportowej)¹⁶. Odmienna kwalifikacja dawałaby premię w postaci złagodzonej odpowiedzialności przedsiębiorcom nierzetelnym, niewykonującym obowiązków ustawowych. Nie przesądza ostatecznie kwestii także sposób określenia przedmiotu działalności przedsiębiorcy podejmującego zobowiązanie, zgłoszony do odpowiedniego rejestru.

Kwalifikacji umowy jako umowy przewozu i zastosowaniu Prawa przewozowego czy Konwencji CMR nie stoi na przeszkodzie także okoliczność, że w treści listu przewozowego pominięto przewoźnika, który zobowiązał się do przewozu (np. przyjmując tzw. zlecenie transportowe), choć faktycznie go nie wykonał. Wynika to z tego, że list przewozowy zarówno na gruncie Prawa przewozowego, jak i Konwencji CMR nie spełnia funkcji konstytutywnej, w tym sensie, że jego wystawienie nie warunkuje zawarcia umowy przewozu (art. 47 Prawa przewozowego, art. 4 CMR). Jednocześnie list ten, przynajmniej na gruncie przewozów międzynarodowych, stanowi jedynie dowód *prima facie*, co oznacza, że okoliczności w nim podane mogą być podważane przy użyciu innych środków dowodowych (art. 9 CMR).

Uznania, że strony zawarły umowę przewozu, a nie umowę spedycji, nie uniemożliwia okoliczność, że obok samego zobowiązania do translokacji towaru występuje zobowiązanie do wykonania innych świadczeń właściwych dla

¹⁶ Por. wyrok Sądu Najwyższego z 6.10.2004 r., I CK 199/04, Legalis 81822, Lex 146332.

spedycji¹⁷. Z drugiej jednak strony, dla kwalifikacji umowy jako umowy spedycji nie jest konieczne objęcie jej zakresem innych czynności niż samo wyszukanie przewoźnika, zawarcie z nim umowy przewozu i udzielenie stosownych instrukcji dotyczących wykonania przewozu. Jeżeli zatem na podstawie oceny całokształtu okoliczności sąd uzna, że przedsiębiorca zobowiązał się nie do translokacji przesyłki, a wyłącznie do organizacji przewozu, poprzez wyszukanie odpowiedniego przewoźnika, umowa powinna być traktowana jako umowa spedycji, niezależnie od tego, czy zobowiązanie obejmowało jeszcze dalsze czynności związane z przewozem¹⁸.

Podobnie okoliczność udzielenia przez spedytora gwarancji należytego wykonania przewozu przez wybranego przewoźnika nie powoduje, że umowę należy traktować jako umowę przewozu. Zawarcie takiej klauzuli w umowie spedycji ma jednak wpływ na zakres jego odpowiedzialności¹⁹.

¹⁷ Dlatego też wątpliwości budzi stanowisko Cour d'Appel d'Anvers zajęte w wyroku z 20.12.1999 r., „European Transport Law” 2000, s. 687, w którym sąd stwierdził, że fakt zobowiązania się do dostarczenia towaru nie oznacza, że umowę należy kwalifikować jako umowę przewozu w sytuacji, gdy podmiot wykonujący usługę odpowiedzialny jest za całokształt procesu związanego z przewozem towaru, w tym za koordynację logistyki, dokonanie odprawy celnej, uiszczenie (wyłożenie) należności celnych, podatku VAT, opłat depozytowych, administracyjnych, opłaty za przestój i przetrzymanie statku. Podobne zastrzeżenia budzi wyrok Cour d'Appel de Gand z 16.10.2002 r., „Jurisprudence du Port d'Anvers” 2003, s. 20–28, w którym sąd uznał, że strona podejmująca się przewozu towaru działała jako spedytor, gdyż nie wykonywała bezpośrednio przewozu, a jedynie koordynowała datę i miejsce załadunku i wyładunku, zajmowała się ocenieniem ładunku, jego ubezpieczeniem i innymi formalnościami. Z kolei w wyroku z 21.12.1965 r. Hof's-Hertogenbosch, „Nederlandse Jurisprudentie” 1967, s. 164, sąd trafnie stwierdził, że przyjęcie przez przewoźnika obowiązków związanych z ocenieniem towaru nie powoduje, że staje się on spedytorem. Sama konwencja przewiduje bowiem możliwość dokonywania przez przewoźnika pewnych formalności celnych.

¹⁸ Dlatego też za niezbyt szczęśliwe uznać należy ujęcie problemu przedstawione w wyroku Sądu Najwyższego z 6.10.2004 r., sygn. I CK 199/04, SIP LEX nr 146332, w którym Sąd stwierdził, że 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 *stricte* umową przewozu, a nie umową spedycji.

¹⁹ Francuski Cour de Cassation w wyroku z 10.05.2000 r., „European Transport Law” 2000, s. 675, uznał, że spedytor, który udzielił gwarancji należytego wykonania przewozu (jako przewoźnik zastępczy) może powoływać się na postanowienia ograniczające wysokość odszkodowania, przewidziane w art. 23 ust. 1 i 3 CMR, chyba że dopuszcza się winy własnej w wykonaniu powierzonych mu zadań. Wyrok budzi pewne zastrzeżenia, ale jego ocena leży poza zakresem niniejszego opracowania.

Kwestia tzw. zryczałtowanego wynagrodzenia

W systemach prawnych niektórych państw przyjęta została zasada, w myśl której, w przypadku, gdy nadawca uzgodnił ze spedytorem ryczałtowe wynagrodzenie za usługę (obejmujące wszelkie należności w tym przewoźne), spedytor ma prawa i obowiązki przewoźnika. Zasadę tę przyjmują w swoich rozstrzygnięciach, obok sądów angielskich²⁰, przede wszystkim sądy niemieckie²¹, choć teza ta występuje także w orzecznictwie innych krajów (austriackim, belgijskim, holenderskim²²). Choć sądy niemieckie, dla uzasadnienia powyższej tezy, podkreślają w swoich wyrokach konieczność autonomicznej wykładni Konwencji CMR, niezależnej od regulacji obowiązującej w systemie prawa właściwym dla danej umowy, stosują tę zasadę konsekwentnie, nawet wówczas, gdy dochodzą do wniosku, że dla danej umowy posiłkowo zastosowanie znajduje prawo inne niż niemieckie²³. Zasady tej nie można jednak traktować jako powszechnie obowiązującej. Wynika ona z wyraźnej regulacji tego problemu w niektórych systemach prawa (np. w prawie niemieckim). Sposób ustalenia wynagrodzenia, tzn. to, czy wynagrodzenie strony podejmującej się wykonania usługi uwzględnia przewoźne, czy też wyodrębnia się wynagrodzenie tej osoby od wynagrodzenia przewoźnika, może być jedną z okoliczności umożliwiających kwalifikację umowy. Okoliczność ta nie może być jednak decydująca dla tej kwalifikacji w systemach, które nie zawierają wyraźnego unormowania w tym zakresie (tak jak to

²⁰ Por. też M.A. Clarke, *op.cit.*, s. 25.

²¹ Tak wyroki Oberlandesgericht München z 5.07.1989 r., „Transportrecht” 1990, s. 16 oraz z 23.07.1996 r., „Transportrecht” 1997, s. 33–34; wyroki Oberlandesgericht Hamm z 18.05.1989 r., „Transportrecht” 1990, s. 188 oraz z 14.06.1999 r., „Transportrecht” 2000, s. 29–31; wyrok Oberlandesgerichts Köln z 27.09.2005 r., „Transportrecht” 2007, s. 316–320, wyrok Bundesgerichtshof z 14.02.2008 r., „European Transport Law” 2008, 747.

²² Por. wyrok Cour d’Appel de Bruxelles z 24.01.1969 r., „Uniform Law Review” 1970, s. 17, wyrok belgijskiego Cour de Cassation z 17.09.1987 r., „European Transport Law” 1988, s. 201; wyrok Rechtbank’s-Gravenhage z 17.05.1968 r., „European Transport Law” 1968, s. 1227.

²³ Przykładowo we wskazanym już wyżej wyroku Oberlandesgericht Köln z 27.09.2005 r., sąd stwierdził, że mimo iż prawem właściwym dla zawartej umowy było prawo francuskie, które nie przewiduje podobnej regulacji w przepisach o spedycji, konieczność autonomicznej oceny charakteru umowy przemawia za uznaniem, że jest ona umową przewozu. Podobnie Bundesgerichtshof w wyroku z 14.02.2008 r., „European Transport Law” 2008, s. 747–755 podkreśla konieczność autonomicznego, niezależnego od prawa wewnętrznego rozumienia pojęcia umowy przewozu i wyciąga stąd wniosek (zbyt daleko idący), że umowa spedycji za zryczałtowaną opłatą podlega CMR.

ma miejsce w prawie polskim). Jest jedną z wielu, które powinny być brane pod uwagę²⁴. Pogląd, w myśl którego jeżeli w umowie określono wynagrodzenie obejmujące także przewoźne, to w każdym wypadku umowę taką należy kwalifikować jako umowę przewozu, byłby na gruncie prawa polskiego zbyt daleko idący.

Podsumowanie

Kwalifikacja umowy zawieranej poprzez przyjęcie zlecenia logistycznego, o bliżej niesprecyzowanym świadczeniu podmiotu przyjmującego zlecenie, jako umowy przewozu czy umowy spedycji, powinna odbywać się przez wykładnię oświadczeń woli stron umowy, dokonaną na podstawie art. 65 k.c. Taka kwalifikacja ma zwykle miejsce w związku ze szkodą w trakcie przewozu i wynika z odmiennych zasad odpowiedzialności przewoźnika i spedytora. Wykształcone w praktyce domniemanie faktyczne, że intencją stron było zawarcie umowy przewozu, może być stosowane wyłącznie po dokonaniu analizy i ocenie całokształtu okoliczności towarzyszących zawieraniu umowy, a nawet jej wykonywaniu, istotnych dla oceny rzeczywistego zamiaru stron. Poszczególne okoliczności samodzielnie nie stanowią jednak przesądzających kryteriów kwalifikacji. Na gruncie prawa polskiego kryterium takiego nie stanowi także przyjęta w niektórych innych krajach koncepcja zryczałtowanego wynagrodzenia za usługę.

Bibliografia

- Basedow J., *Übereinkommen internationaler Straßenverkehr*, w: *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, Band 7, red. J. Basedow, C.H. Beck, München 1997.
- Clarke M.A., *International Carriage of Goods by Road: CMR*, Informa Law, London 2009.
- Haładaj K., *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. K. Osajda, Legalis 2015, wyd. 12, komentarz do art. 799 k.c.
- Jezioro J., *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2008.
- Ogiegło L. w: *System Prawa Prywatnego*, t. 7, *Prawo zobowiązań – część szczegółowa*, red. J. Rajski, C.H. Beck, Warszawa 2011.

²⁴ Por. wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z 12.04.2007 r., X Gk 122/07 niepubl., w którym sąd zakwalifikował umowę jako umowę przewozu na podstawie wielu okoliczności, w tym także ryczałtowego sposobu ustalenia wynagrodzenia za usługę.

Verheyen W., *EEX (bis) and CMR: the Return of Paralel Proceedings?*, „European Transport Law” 2015, nr 2.

Wesołowski K., *Odpowiedzialność spedytora za czynności powierzone innym osobom*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 423, Problemy Transportu i Logistyki nr 3, Szczecin 2007.

LEGAL QUALIFICATION OF CONTRACTS IN THE ROAD TRANSPORT

Abstract

The article discusses the issue of qualification of contracts concluded in road transport on the basis of crisply formulated orders as a contract of carriage or a forwarding contract. The author points to the need for interpretation of declarations of intent of the contracting parties in accordance with the provision of art. 65 of the Civil Code. The author accepts a presumption of fact that the intention of the parties was to conclude a contract of carriage. However a prior analysis and evaluation of a number of circumstances relevant to the assessment of the actual intention of the contracting parties has to be done. The author points out that under the Polish law, the application of all-in fee does not prejudice the qualification of the contract, as it does in some other countries.

Keywords: forwarding contract, contract of carriage, interpretation of a declaration of intent