

ODPOWIEDZIALNOŚĆ SPEDYTORA W RAMACH UMOWY SPEDYCJI

DATA PRZESŁANIA: 16.11.2017, DATA AKCEPTACJI: 05.04.2018, KODY JEL: K12, K15

Michał Kuźnik

Wydział Finansów i Ubezpieczeń, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Katowice
e-mail: michal.kuznik@ue.katowice.pl

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest dokonanie analizy reguł odpowiedzialności kontraktowej znajdujących zastosowanie w stosunku do spedytora. Regulacja umowy spedycji prowadzi do wniosku, że odpowiedzialność spedytora za szkody wyrządzone przez osoby trzecie, którymi spedytor posługuje się przy wykonywaniu zlecenia, nie została uregulowana w sposób jednolity. Odpowiedzialność ta została oparta na różnych podstawach prawnych w zależności od statusu danej osoby. W przypadku dalszych spedytorów i przewoźników zastosowanie znajdzie odpowiedzialność oparta na zasadzie winy w wyborze unormowana w art. 799 k.c., niezależnie od zakresu, w jakim zakresie doszło do powierzenia czynności. Z kolei w odniesieniu do innych osób niż spedytorzy i przewoźnicy zastosowanie znajdzie co do zasady reguła z art. 474 k.c. Za działania lub zaniechania tych osób spedytor będzie ponosić odpowiedzialność jak za działania lub zaniechania własne.

SŁOWA KLUCZOWE

umowa, spedycja, spedytor, odpowiedzialność

WPROWADZENIE

Umowa spedycji została uregulowana w przepisach art. 794–804 ustawy – Kodeks cywilny (k.c.). Z jednej strony regulacja ta ma wymiar powszechny i odnosi się do wszystkich rodzajów spedycji, to jest spedycji krajowej, zagranicznej czy też spedycji branżowej (Włodyka, 2001, s. 1018). Z drugiej strony regulacja ta ma charakter ramowy, jak również subsydiarny względem odrębnych regulacji (art. 795 k.c.). Niemniej jednak brak odrębnych unormowań dotyczących umowy spedycji powoduje, że dominującą rolę odgrywa regulacja Kodeksu cywilnego. Zgodnie z normatywną definicją 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 (art. 794 § 1 k.c.). Z powyższego wynika, że zakres usług świadczonych przez spedytora ujmowany jest w sposób bardzo ogólny, a doprecy-

zowanie obowiązków umownych ustawodawca pozostawił zainteresowanym stronom umowy (Włodyka, 2001, s. 1018).

Ze swej istoty czynności spedycyjne mają zróżnicowany charakter. Jak słusznie zauważono w doktrynie, to, co łączy poszczególne czynności spedycyjne, to ich funkcja, nierozzerwalnie związana z przewozem ładunku (Włodyka, 2001, s. 1018). W związku z powyższym nie bez racji podnosi się, że poszczególne czynności spedycyjne mogłyby być przedmiotem odrębnych umów. Co więcej, niejednokrotnie czynności te wykonuje samodzielnie przewoźnik przy okazji realizowanej umowy przewozu (Włodyka, 2001, s. 1018). Szeroko określony zakres obowiązków spedytora powoduje zatem, że umowa spedycji wykazuje pewne podobieństwo do innych umów nazwanych, na przykład umowy komisju czy też umowy składu.

CHARAKTER UMOWY SPEDYCJI

Umowę spedycji zalicza się do umów o świadczenie usług (Gudowski, 2017, art. 794, teza 1; Ciszewski, 2014, art. 794, teza 1). Z uwagi na odesłanie do przepisów regulujących umowę-zlecenie (art. 796 k.c.) umowa spedycji może być traktowana jako jej odmiana. Niemniej jednak w doktrynie kwalifikacja prawna umowy spedycji nie jest do końca jednoznaczna (Rajski, 1976, s. 107 i n.; Radwański, 1981, s. 582 i n.; Ogiegło, 1978, s. 47 i n.; Kwaśniewski, 1979, s. 37 i n.).

Nie budzi wątpliwości, że umowa spedycji ma charakter umowy wzajemnej i odpłatnej (Gudowski, 2017, art. 794, teza 1; Ciszewski, 2014, art. 794, teza 1; Kidyba, 2017, art. 794, teza 1). Umowa ta ma ponadto charakter konsensualny. Ustawodawca nie przewiduje w przypadku umowy spedycji obowiązku zachowania formy szczególnej, co prowadzi do wniosku, że strony, zawierając umowę spedycji, oświadczenie w tym przedmiocie mogą złożyć w każdy sposób, który wyrazi dostatecznie ich wolę (art. 60 k.c.). Praktyka obrotu gospodarczego pokazuje, że najczęściej do zawierania umów tego typu dochodzi przy wykorzystaniu korespondencji elektronicznej, która zwykle pozwala na zachowanie warunków, które ustawodawca przewiduje dla formy dokumentowej (art. 77³ k.c.).

W ramach umowy spedycji ustawodawca przewiduje dwa jej rodzaje (art. 794 § 2 k.c.). Po pierwsze, umowa spedycji może mieć charakter umowy opartej na instytucji zastępstwa pośredniego, kiedy to spedytor, działając na rachunek dającego zlecenie, występuje w imieniu własnym. Po drugie, spedytor w zakresie powierzonych mu obowiązków może występować bezpośrednio w imieniu dającego zlecenie (zastępstwo bezpośrednie). Tym samym skutki prawne konkretnej umowy będą przedstawiały się odmiennie w zależności od tego, która z odmian umowy spedycji zostanie przez strony *de facto* wykorzystana. W sytuacji, gdy spedytor będzie podejmował działania w imieniu dającego zlecenie, zastosowanie winny znaleźć przepisy o przedstawicielstwie, to jest art. 95 i n. k.c. Skutki działania spedytora wystąpią bezpośrednio w sferze prawnej dającego zlecenia jako osoby przez niego reprezentowanej. Innymi słowy, to dający zlecenie jest stroną czynności prawnych podejmowanych przez spedytora, w tym przykładowo umowy przewozu. Odmiennie sytuacja przedstawia się, gdy spedytor występuje w charakterze zastępcy pośredniego. Czynności prawne dokonywane przez spedytora, choć są podejmowane na rachunek dającego zlecenie, nie wywołują bezpośrednio skutków prawnych w zakresie praw i obowiązków dającego zlecenie. W celu umożliwienia dającemu zlecenie wykonywania praw nabytych dla niego przez

spedytora w ramach zastępstwa pośredniego, niezbędne jest przeniesienie tych praw przez spedytora na rzecz dającego zlecenie. Wniosek taki wynika wprost z treści art. 740 w zw. z art. 796 k.c. (Gudowski, 2017, art. 794, teza 11; Wyrok SA w Warszawie z 12.11.2014).

STATUS SPEDYTORA

Z przywołanej już definicji wynika, że umowa spedycji jest zaliczana do grupy tak zwanych umów kwalifikowanych. Nie każda umowa mająca za przedmiot czynności spedycji będzie traktowana jako umowa spedycji. Istotnego znaczenia w tym przypadku nabiera prawny status spedytora. W charakterze spedytora może wystąpić osoba fizyczna, osoba prawna lub osoba ustawowa, wykonująca czynność spedycyjną w ramach prowadzonej działalności gospodarczej (art. 794 § 1 k.c.). Występujące w analizowanym przepisie pojęcie przedsiębiorstwa ma znaczenie funkcjonalne. Innymi słowy, wymagane jest, aby spedytor posiadał status przedsiębiorcy (Kidyba, 2017, art. 794, teza 4). Podejmowana przez niego działalność spedycyjna musi mieć wymiar gospodarczy (Włodyka, 2001, s. 1019). W konsekwencji, jeżeli wykonania usług o charakterze spedycyjnym podejmuje się podmiot nieprowadzący działalności gospodarczej, to zawarta umowa, choć zbliżona konstrukcyjnie, nie jest umową spedycji. W istocie będziemy mieli do czynienia z innym rodzajem umowy nazwanej, względnie z umową nienazwaną, do której zastosowanie znajdują przepisy o zleceniu (art. 750 k.c.), przy czym jej kwalifikację determinować będzie przede wszystkim zakres obowiązków stron. Tym samym w praktyce będzie to mogła być umowa przechowania, umowa składu, względnie umowa mieszana.

Podejmowanie działalności spedycyjnej w ramach prowadzonego przedsiębiorstwa jako wyznacznik statusu spedytora nie budzi większych wątpliwości. Wspomnieć jednak należy, że działalność spedycyjna jest działalnością reglamentowaną, wymagającą uzyskania odpowiedniego zezwolenia władzy publicznej. W zakresie transportu drogowego obowiązek taki wynika z przepisów ustawy z 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (art. 5b ust. 2 w zw. art. 4 pkt 3 lit b u.t.d.), która działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy traktuje właśnie jako przejaw działalności reglamentowanej wymagającej uzyskania licencji. Tym samym przyjąć należy, że działalność gospodarcza w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy obejmuje działalność spedycyjną w rozumieniu regulacji Kodeksu cywilnego (Strachowska, 2012, art. 4, teza 3). Na tym tle wyłania się pytanie, czy status spedytora przysługuje wyłącznie podmiotowi posiadającemu odpowiednie zezwolenie władzy publicznej w tych przypadkach, gdy działalność ta podlega reglamentacji ze strony państwa. W doktrynie wyrażono pogląd, że status spedytora przysługuje podmiotowi, który legitymuje się uprawnieniem do zawodowego i zarobkowego świadczenia usług spedycyjnych na podstawie właściwych przepisów administracyjnych (Gudowski, 2017, art. 794, teza 1). Wydaje się, że jest to wniosek zbyt daleko idący. Definicja umowy spedycji odwołuje się wyłącznie do gospodarczego charakteru podejmowanej działalności spedycyjnej, a ta, jeśli nawet podejmowana jest bez stosownego zezwolenia, nie traci swojego gospodarczego charakteru, co nie wyklucza oczywiście odpowiedzialności administracyjnoprawnej czy nawet karnoprawnej w danym przypadku. W tym miejscu warto wskazać na poglądy pojawiające się w orzecznictwie Sądu Najwyższego, zgodnie z którym brak koncesji nie ma wpływu na stosowanie przepisów konwencji genewskiej o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (Wyrok SN z 6.10.2004).

ZAKRES OBOWIĄZKÓW STRON

Dla prawnej indywidualizacji umowy spedycji konieczne staje się wyodrębnienie jej elementów przedmiotowo istotnych. Jak wskazano wyżej, umowa ta wykazuje podobieństwo do innych umów nazwanych czy nienazwanych, które za przedmiot mają świadczenie usług. Ustawowe określenie obowiązków spedytora w sposób szeroki i ogólnikowy powoduje, że w praktyce odróżnienie umów spedycji od umów zbliżonych (podobnych) rodzi niejednokrotnie trudności.

Do *essentialia negotii* umowy spedycji zaliczyć z całą pewnością należy zobowiązanie się spedytora do wysłania (nadania) lub odbioru przesyłki. Ponadto spedytora może zobowiązać się do innych usług związanych z przewozem przesyłki (Ciszewski, 2014, art. 794, teza 2; Gudowski, 2017, art. 794, teza 3). Z kolei M. Stec wskazuje na trzy elementy, których uzgodnienie przez strony w umowie przesądza o zawarciu umowy spedycji, są to oznaczenie przesyłki, ustalenie wynagrodzenia spedytora oraz rodzaju i zakresu usług spedycyjnych. Przy czym usługi te muszą przynajmniej obejmować wysłanie lub odbiór przesyłki (Włodyka, 2001, s. 1019). Do kategorii usług związanych z przewozem zaliczyć należy wiele czynności tak faktycznych, jak i prawnych, na przykład sprawdzenie stanu przesyłki, jej opakowanie, zważenie, dostarczenie przesyłki przewoźnikowi, załatwienie formalności celnych, konwojowanie, przechowanie, składowanie (Gudowski, 2017, art. 794, teza 3). Czynności podejmowane w ramach umowy spedycji mogą polegać również na udzielaniu porad, zawieraniu umów przewozu, sporządzaniu dokumentów przewozowych. 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 (Wyrok SA w Warszawie z 19.12.2007).

Wypada zauważyć, że zakres usług spedycyjnych będzie z punktu widzenia poszczególnych umów zróżnicowany (szerszy lub węższy). Przedmiot konkretnej umowy może dotyczyć zarówno całego kompleksu tych usług, jak i jednej określonej usługi. Wątpliwości powstają wtedy, gdy usługa spedycyjna ma polegać wyłącznie na czynności dodatkowej względem organizacji transportu, dodatkowo znamiennej dla innej umowy nazwanej uregulowanej w Kodeksie cywilnym, przykładowo umowy przechowania czy składu. W piśmiennictwie podnosi się, że wówczas nie wchodzi w grę umowa spedycji, ale inna umowa nazwana (Gudowski, 2017, art. 794, teza 3, Rajski, 1976, s. 117; Kwaśniewski, 1979, s. 52). Nieco odmienne stanowisko wyraził w tej kwestii W. Górski, który w takich przypadkach za dopuszczalne uznał stosownie wyłączenie przepisów o zleceniu, z wyłączeniem uregulowań dotyczących innych umów nazwanych (Radwański, 1981, s. 592).

Chociaż w definicji umowy spedycji ustawodawca stosuje alternatywę rozłączną między zobowiązaniem spedytora do nadania lub odbioru przesyłki a dodatkowymi usługami spedycyjnymi, wydaje się, że element organizowania transportu jest z punktu widzenia tej umowy kluczowy. Obowiązki umowne związane z organizowaniem transportu stają się również wyznacznikiem pozwalającym niejednokrotnie na odróżnienie w danym przypadku umowy spedycji od umowy przewozu. W judykaturze wyrażono zapatrywanie, iż przyjęcie przez przedsiębiorcę oferty, w której mowa jest wyłącznie o przewozie rzeczy, a brak jest podstaw do stwierdzenia, że strony przyjęły, chociażby konkludentnie, inne dodatkowe postanowienia umowne obejmujące usługi związane z przewozem, sprawia, że umowa zawarta przez przyjęcie oferty ma charakter umowy przewozu, a nie spedycji (Wyrok SN z 16.10.2004; Wyrok SA w Szczecinie z 29.12.2016). Innymi

słowy, zobowiązanie się przedsiębiorcy do wykonania przewozu przesyłki, a nie jego organizacji, winno przesądzać o tym, że strony zawarły umowę przewozu (Wyrok SA w Szczecinie z 23.12.2014). Podobnie należy interpretować przypadki, gdy zawierający umowę przewoźnik powierza w całości wykonanie przewozu dalszemu przewoźnikowi lub przewoźnikom. Wypada zauważyć, że zarówno regulacja ustawy z 15 listopada 1984 roku – Prawo przewozowe (pr. przew.), jak i konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) wraz z protokołem, sporządzona w Genewie 19 maja 1956 roku (art. 3 Konwencji CMR) nie wymagają, aby przewoźnik wykonał przewóz osobiście. Okoliczność, że zawierający umowę nie wykonuje faktycznie przewozu, nie pozbawia go statusu przewoźnika. W tej sytuacji o charakterze umowy winna rozstrzygać treść stosunku prawnego, a nie zakres faktycznie podejmowanych czynności (Wyrok SA w Warszawie z 7.09.2016).

ZASADA ODPOWIEDZIALNOŚCI SPEDYTORA

Za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania spedytor ponosi odpowiedzialność na zasadach ogólnych (art. 471 i n. k.c.) Tym samym odpowiedzialność spedytora oparta będzie na zasadzie winy, przy czym wina ta ma charakter domniemany. W przypadku powstania szkody będącej wynikiem nienależytego działania lub braku działania spedytora może on uwolnić się od odpowiedzialności, przeprowadzając dowód na okoliczność braku winy po swojej stronie. Słusznie wskazuje się, że niektóre z usług spedytora mają doprowadzić do określonego rezultatu, na przykład wydanie przesyłki odbiorcy, a niektóre polegają na obowiązku starannego działania, na przykład działania zmierzające do zabezpieczenia praw dającego zlecenie (Gudowski, 2017, art. 794, teza 3).

W tym miejscu podkreślenia wymaga kwestia, że w niektórych przypadkach odpowiedzialność przewoźnika, którym spedytor niejednokrotnie będzie posługiwał się przy wykonywaniu własnych zobowiązań, została uregulowana bardziej rygorystycznie. Z regulacji Prawa przewozowego wynika, że odpowiedzialność przewoźnika za stan przesyłki przyjętej do przewozu, jak również opóźnienie w przewozie ma charakter obiektywny, niezależny od winy przewoźnika (art. 65 pr. przew.; Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2014, art. 65, teza 6; Jaworski, 2012, art. 65, teza 1). W piśmiennictwie wskazuje się również, że odpowiedzialność ta ponoszona jest na zasadzie ryzyka (Włodyka, 2001, s. 1003). Nieco odmiennie kwestia odpowiedzialności przewoźnika przedstawia się na tle regulacji konwencji CMR (art. 17 ust. 1 konwencji CMR). Z jednej strony w judykaturze spotyka się poglądy wskazujące, że odpowiedzialność przewoźnika za zaginięcie lub uszkodzenie towaru jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka, o czym świadczyć ma konstrukcja przesłanek egzoneracyjnych, zwalniających przewoźnika od tej odpowiedzialności (Wyrok SA w Warszawie z 12.11.1996; Wyrok SA w Warszawie z 7.11.1995; Wyrok SA w Białymstoku z 15.03.2006; Wyrok SN z 19.02.2002; Wyrok SA w Gdańsku z 17.04.2014). Z drugiej strony pojawiają się głosy opowiadające się za konstrukcją winy domniemanej (Wyrok SA w Warszawie z 7.10.2002; Wesołowski, 1998).

ODPOWIEDZIALNOŚĆ SPEDYTORA ZA OSOBY TRZECIE

Z ogólnej zasady dotyczącej wykonywania zobowiązań wynika, że dłużnik może posłużyć się osobami trzecimi (art. 356 § 1 k.c.). Zasadę tę może uchylić ustawa, zastrzeżenie umowne lub ewentualnie właściwość świadczenia. Biorąc pod uwagę zakres obowiązków spedytora, jak również funkcję i rolę, jaką odgrywa w obrocie gospodarczym, można zaryzykować stwierdzenie, choć wiąże się ono z pewnym uogólnieniem, że w istotę sposobu wykonania umowy spedycji wpisane jest posługiwanie się przez spedytora osobami trzecimi. W grę wchodzić może powierzenie konkretnych obowiązków dalszym spedytorom, przedsiębiorstwom składowym, przedsiębiorstwom przeładunkowym, czy podmiotom występującym w charakterze przechowawców (Gudowski, 2017, art. 799, teza 1; Kidyba, art. 799, teza 2). Ponadto spedytor, w zależności od zakresu własnych obowiązków, może zlecić lub powierzyć przewóz ładunku przewoźnikowi. W tym miejscu wskazać należy na ogólną regułę, zgodnie z którą dłużnik odpowiedzialny jest jak za własne działanie lub zaniechanie za działania i zaniechania osób, z których pomocą zobowiązanie wykonywa, jak również osób, którym wykonanie zobowiązania powierza (art. 474 k.c.).

Wina w wyborze (*culpa in eligendo*)

Istotne ograniczenie odpowiedzialności spedytora zostało przewidziane w przypadku, gdy spedytor przy wykonaniu zobowiązania posługuje się dalszym spedytorem lub przewoźnikiem (art. 799 k.c.). W tych sytuacjach odpowiedzialność spedytora ogranicza się do winy w wyborze (*culpa in eligendo*) dalszego spedytora lub przewoźnika. Wskazany przepis, który należy traktować jako *lex specialis* w stosunku do art. 474 k.c., powinien być interpretowany ściśle. Nie znajdzie zastosowania do tych przypadków, gdy spedytor posługuje się innym podmiotami niż dalszy spedytor czy przewoźnik. Ponadto w piśmiennictwie wyrażano zapatrywanie, że ograniczenie odpowiedzialności spedytora nie będzie mieć miejsca przy powierzeniu zlecenia spedycyjnego – w całości lub w części – spedytorowi zastępczemu. Tego typu zastępstwo w wykonaniu zlecenia dopuszczalne jest wyłącznie w przypadkach określonych w przepisach dotyczących umowy zlecenia (art. 738 § 1 w zw. z art. 796 k.c.). Co więcej, na spedytorze spoczywa ponadto obowiązek powiadomienia dającego zlecenie o osobie zastępcy. Jeżeli spedytor ustanawia spedytora zastępczego bez zezwolenia umownego lub wbrew takiemu zakazowi, względnie nie będąc do tego zmuszony przez okoliczności za działania lub zaniechania zastępcy, odpowiada jak za działania i zaniechania własne (Gudowski, 2017, art. 799, teza 3; Kidyba, art. 799, teza 6). Ponadto w takim przypadku odpowiedzialność spedytora i jego zastępcy za szkodę wyrządzoną nienależytym wykonaniem umowy będzie solidarna (art. 738 § 2 k.c.). Odmiennie zapatrywanie w tej kwestii wyraził K. Wesołowski, wskazując, że pojawiające się na tle art. 799 k.c. rozróżnienie na dalszego spedytora i spedytora zastępczego nie ma dostatecznego uzasadnienia. W przypadku, gdy pierwotny spedytor powierzy kolejnemu spedytorowi do wykonania całość zlecenia spedycyjnego, w dalszym ciągu należałoby traktować go jako dalszego spedytora w rozumieniu art. 799 k.c. Z kolei regulacja art. 738 k.c. winna znaleźć zastosowanie na wypadek powierzenia przez spedytora czynności osobie innej niż zawodowy spedytor lub przewoźnik (Wesołowski, 2004, s. 147).

W kontekście ograniczenia odpowiedzialności spedytora za działania przewoźników podkreślenia wymaga, że sięganie do tej regulacji w przypadku, gdy do wystąpienia szkody dochodzi

w trakcie przewozu, nie w każdym przypadku znajduje uzasadnienie. Podstawową kwestią jest tutaj odpowiedź na pytanie, czy przyczyną szkody są działania lub zaniechania przewoźnika, czy też szkoda jest konsekwencją nienależytego wykonania obowiązków przez samego spedytora, w tym w szczególności tych poprzedzających wydanie przesyłki przewoźnikowi. Przykładowo wadliwe przygotowanie (zabezpieczenie) przesyłki przez spedytora nie uzasadnia zastosowania art. 799 k.c., jeżeli wskutek tego zaniedbania doszło do uszkodzenia przesyłki już w trakcie jej przewozu.

Na tle odpowiedzialności spedytora za dalszych spedytorów lub przewoźników wyłania się jeszcze kilka kwestii wartych zaakcentowania. Po pierwsze, odpowiedzialność spedytora nie jest bezpośrednio zależna ani od winy dalszego spedytora, przewoźnika, ani tym bardziej jej stopnia. Istotne jest, czy spedytor dochował należytej staranności przy wyborze tych podmiotów, tj. czy powierzył wykonanie czynności spedycyjnych lub przewozowych podmiotowi profesjonalnie przygotowanemu do ich wykonania (Włodyka, 2001, s. 1021). Nawet wystąpienie po stronie przewoźnika lub spedytora rażącego niedbalstwa lub winy umyślnej nie przesądza ostatecznie o tym, że spedytor ponosi winę w wyborze, a tym samym nie prowadzi do automatycznego przyjęcia odpowiedzialności spedytora. Może to być przykładowo przypadek działań personelu przewoźnika (kradzież, zniszczenie ładunku), za które przewoźnik odpowiada jak za działania własne. Niemniej jednak spedytor mógł mimo to dochować należytej staranności przy wyborze przewoźnika. W takiej sytuacji przyjęć należy, że spedytor w dalszym ciągu zachowuje możliwość uchylenia się od odpowiedzialności za skutki działania swojego podwykonawcy. Nie można bowiem utożsamiać winy podwykonawcy z winą spedytora, który dokonał jego wyboru.

Po drugie, tym bardziej samo wystąpienie szkody po stronie dającego zlecenie, która pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z działaniami lub zaniechaniami podwykonawcy spedytora, samo w sobie nie przesądza, że spedytor ponosi winę w wyborze. Pogląd taki wyraził Sąd Najwyższy, stwierdzając, iż sam fakt wystąpienia szkody transportowej nie dowodzi odpowiedzialności spedytora ani ubezpieczyciela spedytora (Wyrok SN z 25.09.2003).

Ponadto, gdy spedytor występuje w ramach konstrukcji zastępstwa pośredniego, to w przypadku wyrządzenia szkody przez przewoźnika lub dalszego spedytora, z którym spedytor zawarł umowę, ma on obowiązek przenieść (cedować) roszczenia odszkodowawcze względem przewoźnika (dalszego spedytora) na dającego zlecenie (art. 740 w zw. z art. 796 k.c.). Jeśli spedytor nie przeniesie na dającego zlecenie przysługujących mu roszczeń odszkodowawczych, uzasadnione jest twierdzenie, że spedytor wyrządza w ten sposób dającemu zlecenie szkodę. Okoliczność ta winna stanowić samodzielną podstawę do pociągnięcia spedytora do odpowiedzialności, który w takiej sytuacji nie może powoływać się na brak winy w wyborze podwykonawcy, skoro narusza własny obowiązek umowny (Wyrok SA w Katowicach z 19.09.2016).

Brak winy w wyborze – zagadnienia praktyczne

Za punkt wyjścia dalszych rozważań można przyjąć, że ani doktryna, ani orzecznictwo nie wypracowały jednego należytego wzorca postępowania spedytora. Katalog czynności, których dający zlecenie ma prawo oczekiwać od podmiotu zawodowo trudniącego się działalnością spedycyjną, nie ma charakteru zamkniętego. Ocena należytego działania spedytora przy wykonywaniu obowiązków umownych musi być przeprowadzona odrębnie w danym przypadku.

Spedytor, chcąc uwolnić się od odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez przewoźnika lub dalszego spedytora, musi wykazać po swojej stronie brak winy w wyborze, skoro wina ta jest domniemana, innymi słowy, że wybór podmiotów, którymi posłużył się przy wykonaniu zobowiązania, nastąpił z zachowaniem należytej staranności. Należy przy tym pamiętać, że należyta staranność spedytora w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej należy oceniać z uwzględnieniem zawodowego charakteru prowadzonej przez niego działalności (art. 355 § 2 k.c.).

Nie ulega wątpliwości, że należyta staranność spedytora wykluczać będą przypadki, gdy przy wyborze przewoźnika (dalszego spedytora) dopuszcza się naruszenia postanowień umowy. Innymi słowy, wybór przewoźnika w sposób niezgodny z zastrzeżeniem umownym wykluczać będzie możliwość powołania się na brak winy w jego wyborze (Wyrok SA w Szczecinie z 2.11.2016; Gudowski, 2017, art. 799, teza 2).

Z całą pewnością nie zwalnia spedytora z odpowiedzialności fakt, że posłużył się podmiotem, który działalność przewozową lub spedycyjną wykonuje zawodowo w zakresie prowadzonego przedsiębiorstwa. Zarówno umowa przewozu, jak i umowa spedycji mają charakter kwalifikowany, to jest w charakterze przewoźnika, spedytora może wystąpić tylko podmiot profesjonalny (art. 774 i art. 794 § 1 k.c.). Sam status przedsiębiorcy nie stanowi zatem ostatecznego wyróżnika, który przesądzać będzie o wyborze. Co więcej w doktrynie wskazuje się na odmienną regulację art. 429 k.c., zgodnie z którą powierzenie profesjonalistcie do wykonania określonej czynności zwalnia powierzającego z odpowiedzialności deliktowej za szkodę wyrządzoną przy wykonaniu powierzonych czynności. Nie ulega przy tym wątpliwości, że w zakresie obowiązków spedytora pozostaje sprawdzenie, czy podmiot, którym zamierza się posłużyć, prowadzi działalność gospodarczą i posiada uprawnienia pozwalające na wykonanie zlecenia, w tym w szczególności, czy posiada licencję na wykonywanie przewozów krajowych lub zagranicznych.

Pewne wątpliwości budzi kwestia posiadania przez przewoźnika lub dalszego spedytora ważnej polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. W jednym z orzeczeń Sąd Najwyższy wyraził zapatrywanie, że „element posiadania przez przewoźnika ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód w transporcie powinien mieć istotne znaczenie przy ocenie jego kondycji finansowej, a przez to renomy i rękojmi należytego wykonania umowy przewozu” (Wyrok SN z 18.02.2004). Ponadto w literaturze wskazuje się, że fakt posiadania ubezpieczenia stanowi jedno z kryteriów ustalenia, że spedytor (przewoźnik) był podmiotem godnym zaufania (Rajski, 2001, s. 617). Z całą pewnością brak ubezpieczenia po stronie przewoźnika (dalszego spedytora) podaje w wątpliwość trafność jego wyboru, zważywszy że ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej są w branży transportowej regułą. Można by nawet przyjąć, że po stronie spedytora nie występuje jedynie konieczność badania, czy przewoźnik posiada ważną polisę, ale winien poddać ocenie zakres ochrony ubezpieczeniowej z punktu widzenia ochrony interesów dającego zlecenie, które są mu wiadome.

Wydaje się również, że obowiązkiem spedytora przy wyborze przewoźnika będzie ustalenie, jaki jest poziom doświadczenia przewoźnika w wykonywaniu transportów określonego rodzaju. W sytuacji, gdy przewóz będzie realizowany również przez dalszych przewoźników, spedytor winien dokonać ich weryfikacji. Podstawą oceny przewoźnika mogą być ewentualnie uzyskane przez niego referencje. W tym kontekście na uwagę zasługuje stanowisko Sądu Najwyższego, zgodnie z którym należyta staranność spedytora jest zachowana, jeśli wykaże, że powierzył

określone usługi przewozowe przewoźnikowi, którego profesjonalizm i jakość świadczonych usług budziła zaufanie (Wyrok SN z 27.01.2004). Co prawda Sąd Najwyższy nie sprecyzował, w wyniku jakich konkretnych czynności takie zaufanie powinno być uzyskane, wskazał jednak, iż zaufanie spedytora oparte musi być na jego wiedzy dotyczącej poziomu usług świadczonych przez wybranego przewoźnika. W piśmiennictwie na tle powołanego wyroku wyrażono krytyczną uwagę, że rzetelność przewoźnika nie może być poparta wyłącznie liczbą zdobytych przez niego nagród. Nie będą również wystarczające zapewnienia składane przez przewoźnika z uwagi na ich subiektywny charakter (Kozłowski, 2006, s. 97).

PODSUMOWANIE

Analiza reguł odpowiedzialności spedytora za szkody wyrządzone przez podmioty (osoby), którymi spedytor posługuje się przy wykonywaniu umowy spedycji, wskazuje, że problematyka ta nie jest traktowana jednolicie, skoro występuje złagodzenie odpowiedzialności w sytuacji, gdy szkoda została wyrządzona przez przewoźnika lub dalszego spedytora. Należy podkreślić, że wobec spedytora w praktyce formułuje się dosyć rygorystyczne wymogi w zakresie należytej staranności przy wykonaniu zobowiązania. Ponadto wina w wyborze przewoźnika lub dalszego spedytora ma charakter domniemany. W efekcie uwolnienie się przez spedytora od odpowiedzialności za działania przewoźnika lub dalszego spedytora poprzez obalenie domniemania wynikającego z art. 799 k.c. nie jest zabiegiem łatwym przy uwzględnieniu, że dający zlecenie zazwyczaj oczekuje podjęcia niezwłocznych działań przez spedytora. Niemniej jednak wydaje się, że rozróżnienie w zakresie odpowiedzialności spedytora nie znajduje dostatecznego uzasadnienia i należałoby opowiedzieć się za unifikacją zasad odpowiedzialności spedytora za działania osób trzecich.

LITERATURA

- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2014). *Prawo przewozowe. Komentarz*. LEX.
- Ciszewski, J. (red.) (2014). *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: LexisNexis.
- Gudowski, J. (red.) (2017). *Kodeks cywilny. Komentarz. T. V: Zobowiązania. Część szczegółowa*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Jaworski, A. (2012). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: LexisNexis.
- Kidyba, A. (red.) (2017). *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania – część szczegółowa*. LEX.
- Kozłowski, Ł. (2006). *Głosa do wyroku SN z dnia 27 stycznia 2004 r., II CK 389/02*, Głosa nr 3, s. 97–102.
- Kwaśniewski, Z. (1979). *Umowa spedycji*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Ogiegło, L. (1978). *Umowa spedycji*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Radwański, Z. (red.) (1981). *System prawa cywilnego. T. III, cz. 2: Prawo zobowiązań – część szczegółowa*. Wrocław: Ossolineum.
- Rajski, J. (1976). Umowa spedycji w ujęciu Kodeksu cywilnego. *Studia Cywilistyczne, XXVII*, 131–149.
- Rajski, J. (2001). *System prawa prywatnego. Prawo zobowiązań – część szczegółowa*. Warszawa: C.H. Beck.
- Strachowska, R. (2012). *Ustawa o transporcie drogowym. Komentarz*. LEX/el.
- Ustawa z 23.04.1964 – Kodeks cywilny. Dz.U. 2017.459. T.j. z 2.03.2017.
- Ustawa z 15.11.1984 – Prawo przewozowe. Dz.U. 2017.1983. T.j. z 25.10.2017.
- Ustawa z 6.09.2001 o transporcie drogowym. Dz.U. 2016.1907. T.j. z 28.11.2016.
- Wesołowski, K. (1998). Głosa do wyroku SA w Warszawie z 7.11.1995 r. I ACr 606/95, OSA 1997/7–8, poz. 45. *OSP*, 10, poz. 172.

- Wesołowski, K. (2004). Odpowiedzialność spedytora za czynności powierzone innym osobom. *Problemy Transportu i Logistyki*, 3, 139–148.
- Włodyka, S. (red.) (2001). *System prawa prywatnego. Prawo umów w obrocie gospodarczym*. Warszawa: C.H. Beck.
- Wyrok SA w Białymstoku z 15.03.2006. I ACa 48/06. OSA 2006/1, poz. 21.
- Wyrok SA w Gdańsku z 17.04.2014. V ACa 136/14. LEX nr 1496392.
- Wyrok SA w Katowicach z 19.09.2016. V ACa 485/16. LEX nr 2122994.
- Wyrok SA w Szczecinie z 23.12.2014. I ACa 461/14. LEX nr 1683320.
- Wyrok SA w Szczecinie z 2.11.2016. I ACa 446/16. LEX nr 2184484.
- Wyrok SA w Szczecinie z 29.12.2016. I ACa 804/16. LEX nr 2256958.
- Wyrok SA w Warszawie z 7.11.1995. I ACr 606/95. OSA 1997/7-8, poz. 45.
- Wyrok SA w Warszawie z 12.11.1996. I ACr 673/96. OSA 1997/6, poz. 40.
- Wyrok SA w Warszawie z 7.10.2002. I ACa 1188/02. Wokanda 2003/12/42.
- Wyrok SA w Warszawie z 19.12.2007. VI ACa 400/07. Apel.-W-wa 2008/3/85.
- Wyrok SA w Warszawie z 12.11.2014. VI ACa 89/14. LEX nr 1785798.
- Wyrok SA w Warszawie z 7.09.2016. I ACa 1421/15. LEX nr 2237387.
- Wyrok SN z 19.02.2002. IV CKN 732/00, niepubl.
- Wyrok SN z 25.09.2003. V CK 204/02. LEX nr 602312.
- Wyrok SN z 27.01.2004. II CK 389/02. OSNC 2005/2/3.
- Wyrok SN z 6.10.2004. I CK 199/04. LEX nr 146332.
- Wyrok SN z 16.10.2004. I CK 199/04. LEX nr 146332.
- Wyrok SN z 18.02.2004. V CK 227/03. LEX nr 1044062.

FORWARDING AGENTS'S LIABILITY UNDER A FORWARDING CONTRACT

ABSTRACT

The purpose of this article is to analyze the rules of contractual liability applicable to the forwarding agent. The regulation of the forwarding contract leads to the conclusion that the forwarding agent's liability for damage caused by third parties, which the forwarding agent uses while performing the order, has not been regulated in a uniform manner. This responsibility was based on different legal bases depending on the status of a given person. In the case of other forwarding agents and carriers, the forwarding agent is liable for such persons unless he is not at fault in choosing them, regardless of the extent to which the performance of a contract was entrusted. In turn, in relation to other persons than forwarding agents and carriers, applies the rule regulated in art. 474 of Polish Civil Code. The forwarding agent will be liable for actions or omissions of such persons as for his own actions or omissions.

KEYWORDS

forwarding contract, forwarding agent, liability

Translated by Michał Kuźnik