



# Jak francuski ustawodawca troszczy się o przewoźników? Roszczenie bezpośrednie o zapłatę

autor: Iwona Jowik, adwokat przy Izbach Adwokackich w Paryżu i Warszawie,  
wspólnik kancelarii COPERNIC AVOCATS

Francuzi częstokroć z nieukrywaną dumą podkreślają swoją odmienność odwołując się do określenia *l'exception française* (w wolnym tłumaczeniu „francuski wyjątek”). W Europie traktuje się tą odmienność raczej jako objaw nieprzystosowania do szybko zmieniających się realiów niż wzór do naśladowania. Niemniej jednak istnieje wyjątek, dotyczący branży transportowej, gdzie francuska odmienność może stać się wzorem do naśladowania. Chodzi tutaj o tzw. roszczenie bezpośrednie, dające przewoźnikom niemalże pełną gwarancję zapłaty należności. Francja jest jedynym krajem europejskim, w którym obowiązuje takie rozwiązanie.

## Kontekst historyczny

Lata 90. ubiegłego wieku upłynęły pod znakiem głośnych upadłości dużych francuskich przewoźników, które rykoszetem pociągnęły za sobą setki podwykonawców. Chcąc chronić firmy przewozowe rząd francuski, na czele którego stał lewicowy premier Lionel Jospin, przygotował ustawę mającą poprawić warunki wykonywania drogowego przewozu towarów. Projekt ten został przedstawiony przez ministra transportu, komunistę Jean Claude Gayssot.

Ustawa nr 98-69 z dnia 6 lutego 1998 r., nazywana powszechnie „ustawą Gayssot”, wprowadziła 2 różne typy roszczeń bezpośrednich przysługujących przewoźnikowi przeciwko nadawcy i, w pewnych przypadkach, przeciwko odbiorcy ładunku:

- roszczenie bezpośrednie o zapłatę w oparciu o ustawę nr 75-1334 z dnia 31 grudnia 1975 r. o podwykonawstwie,
- roszczenie bezpośrednie na podstawie art. L.132-8 Kodeksu handlowego.

## Roszczenie bezpośrednie na wzór podwykonawstwa w budownictwie

Według treści artykułu 1 ust. 2 ustawy z 1975 r. – przepisy o podwykonawstwie w budownictwie stosuje się do umów przewozu. Na potrzeby wykładni tego aktu prawnego zleceniodawca początkowy przewoźnika jest traktowany jak inwestor, natomiast kontrahent przewoźnika podwykonawcy wykonującego przewóz jest traktowany jak wykonawca.

W praktyce okazuje się jednak, że roszczenie bezpośrednie oparte o przepisy podwykonawstwa w budownictwie mają ograniczone znaczenie dla przewoźników. Dlaczego? Otóż zawierają one szereg wymogów ograniczających skuteczność roszczeń zgłaszanych przez przewoźników. W pierwszej kolejności należy tutaj wymienić okoliczność, że zarówno przewoźnik, jak i jego warunki płatności powinny zostać uprzednio zatwierdzone przez zleceniodawcę początkowego („inwestora”). Następnie należy podnieść, że zleceniodawca początkowy („inwestor”) jest zobowiązany do zapłaty przewoźnikowi wyłącznie w granicach kwoty, której nie zapłacił jeszcze spedytoro-

wi („wykonawcy”). Wreszcie roszczenie bezpośrednie oparte o przepisy podwykonawstwa w budownictwie przysługuje wyłącznie przeciwko zleceniodawcy początkowemu, z wyłączeniem odbiorcy.

Jak przewoźnicy zgłaszający roszczenia bezpośrednie mogą uwolnić się od ciężarów nałożonych na nich przez przepisy oparte na podwykonawstwie w budownictwie? Otóż mogą się oni powołać na artykuł L.132-8 Kodeksu handlowego.

## Roszczenie bezpośrednie z artykułu L.132-8 Kodeksu handlowego

Dla zobrazowania mechanizmu roszczenia bezpośredniego należy wyjaśnić, że w zdecydowanej większości przypadków przewóz organizowany jest przez spedytora, który pracuje na rzecz nadawcy (sprzedającego) lub też odbiorcy (kupującego). Bezpośrednim kontrahentem przewoźnika jest więc spedytor. Mechanizm roszczenia bezpośredniego z artykułu L.132-8 Kodeksu handlowego znajduje zastosowanie w sytuacji, kiedy spedytor popada w zwłokę w płatnościach lub nawet, ale niekoniernie, kiedy zostaje otwarte wobec niego postępowanie upadłościowe.

Według treści tego przepisu „*List przewozowy stanowi umowę pomiędzy nadawcą, przewoźnikiem i odbiorcą lub też pomiędzy nadawcą, odbiorcą, spedytorem i przewoźnikiem. Przewoźnikowi przysługuje w ten oto sposób roszczenie bezpośrednie*”.

nie o zapłatę za wykonane usługi przeciwko nadawcy i przeciwko odbiorcy, którzy są gwarantami zapłaty za usługę przewozu. Odmienne postanowienia umów są nieważne.” Oznacza to, że artykuł L.132-8 Kodeksu handlowego ma charakter bezwzględnie obowiązujący, a postanowienia umów zmierzające do jego omięcia są nieważne.

Powołując się na tę podstawę prawną przewoźnik, któremu nie zapłacono za wykonaną usługę, może domagać się zapłaty swoich należności zarówno od nadawcy, jak i odbiorcy ładunku. Co więcej – i jest to rozwiązanie wzbudzające największą kontrowersję – roszczenie wobec nadawcy i odbiorcy może zostać ważne zgłoszone, nawet w sytuacji, **kiedy dokonali oni już zapłaty ceny przewozu na rzecz spedytora!**

Przewoźnikowi przysługuje wybór, od którego lub których z powyższych podmiotów będzie dochodził

zapłaty swoich należności. Oczywiście oceniając szanse powodzenia zgłoszonego roszczenia należy kierować się zasadniczo kryterium sytuacji finansowej każdego z powyższych podmiotów.

**Roszczenie bezpośrednie z artykułu L.132-8 Kodeksu handlowego dla umów międzynarodowego przewozu towarów**

Z uwagi na okoliczność, że Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu towarów (CMR) nie zawiera żadnego przepisu odnoszącego się do roszczenia bezpośredniego przewoźnika, we Francji pojawiło się pytanie, czy może ono znaleźć zastosowanie do przypadków przewozów międzynarodowych. Na powyższe pytanie francuski Sąd Kasacyjny odpowiedział twierdząco w wyroku Izby Handlowej z dnia 24 marca 2004 r., zaznaczając jednocześnie, że warunkiem

zastosowania roszczenia bezpośredniego dla umów międzynarodowego przewozu towarów jest uznanie właściwości prawa francuskiego dla danego stanu faktycznego.

Z perspektywy przewoźników mających siedzibę w Polsce kluczowymi przepisami dla oceny, czy prawo francuskie jest właściwe, są artykuły 5-1 ostatnie zdanie oraz art. 5-3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) z dnia 17 czerwca 2008 r., w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). Na mocy pierwszego spośród tych przepisów, jeżeli nie dokonano wyboru prawa właściwego w umowie, ani też państwo siedziby przewoźnika nie pokrywa się z państwem nadania lub odbioru ładunku, prawo francuskie znajdzie zastosowanie, jeżeli odbiór ładunku ma nastąpić na terenie Francji.

Nawet jednak w przypadku, w którym z powyższych kryteriów

Warehouses in Poland 2010  
**magazyny W POLSCE**  
2 edycja

Masz do wynajęcia powierzchnię magazynową?  
Chcesz zaprezentować swoją firmę?

Zadzwoń! tel. +48 795 550 440



Już w przygotowaniu 2 Edycja Albumu  
„Magazyny w Polsce”

www.wydawnictwa.nowyadres.pl, ktrukawka@nowyadres.pl



**HCS A/S Transport & Spedition**

**OFERTA DLA PRZEWOŹNIKÓW Z LICENCJĄ EU**

**HCS A/S** - międzynarodowa firma z duńskim kapitałem, której obszar działania obejmuje m.in. TRANSPORT I SPEDYCJĘ DROGOWĄ, wywóz odpadów komunalnych na terenie Danii, inżynierskie prace ziemne oraz recykling. Obecnie skupiamy blisko 500 przewoźników z 13 krajów, a nasza flota to ponad 800 zestawów poruszających się każdego dnia na 12 różnych kierunkach międzynarodowych.

**ZAPRASZAMY DO WSPÓLPRACY NA NASTĘPUJĄCYCH KIERUNKACH:**

- POLSKA, CZ, SK, H, SLO etc. - SKANDYNAWIA
- SZWECJA/DANIA - NIEMCY/BENELUKS
- DANIA - SZWECJA/NORWEGIA

**OFERUJEMY:** stałe zatrudnienie, terminowe płatności poparte bardzo wysoką zdolnością kredytową oraz możliwość przyspieszonej płatności za fracht.

Zainteresowanych ofertą prosimy o kontakt:

**HENRIK JARLHOLM** tel. +45 4329 9854 (biuro Dania)  
e-mail: hjar@hcs.dk (język niemiecki lub angielski)

**RAFAL GBIORCZYK** tel. +48 91 4694 829 (biuro Szczecin, PL)  
e-mail: rafal@hcs.dk lub hcs@onet.eu (język polski)



nie wynika właściwość prawa francuskiego, przewoźnicy mogą próbować zgłaszać roszczenia bezpośrednio z artykułu L.132-8 Kodeksu handlowego w oparciu o artykuł 5-3 Rozporządzenia Rzym I. W takiej sytuacji należy jednak udowodnić, że zawarta umowa przewozu pozostaje w znacznie silniejszym związku z prawem francuskim niż z prawem wskazanym w oparciu o artykuł 5-1.

Warto jednak zauważyć, że argument „silniejszego związku” może również zostać użyty przez stronę przeciwną jako strategia obrony. W takiej sytuacji pozwany będzie starał się udowodnić, że pomimo iż miejsce odbioru ładunku (kryterium z artykułu 5-1 ostatnie zdanie) znajduje się we Francji, z ogółu okoliczności sprawy **wyraźnie wynika**, iż umowa przewozu wykazuje silniejszy związek z innym prawem niż francuskie. Taka strategia obrony jest o tyle niebezpieczna, że – jak zaznaczono powyżej – roszczenie bezpośrednie przewoźnika nie jest znane innym europejskim systemom prawa.

Odrębną kwestią od ustalenia właściwości prawa francuskiego dla oceny zasadności roszczenia bezpośredniego przewoźnika jest ustalenie sądu, który będzie w tej sprawie orzekał. Jest to zagadnienie o tyle istotne, że możliwe i regularnie spotykane w praktyce są sytuacje, gdzie sądy jednego państwa zobowiązane są orzekać według przepisów prawa obcego. W sytuacji roszczenia bezpośredniego przewoźnika, istniejącego jedynie w prawie francuskim, orzekanie według prawa obcego oznacza nieuchronne niepowodzenie zgłoszonych roszczeń.

Ustalenie sądu właściwego odbywa się w dwóch etapach. W pierwszej kolejności należy ustalić w oparciu o przepisy międzynarodowe (Konwencja CMR) państwo, którego sądy będą właściwe dla rozstrzygnięcia sporu. Następnie, w oparciu o przepisy we-

wnętrzne tak ustalonego państwa, można wskazać sąd właściwy do rozstrzygnięcia konkretnej sprawy.

Jak chodzi o przepisy międzynarodowe, zastosowanie dla ustalenia sądu właściwego do orzekania o roszczeniach przewoźnika znajduje artykuł 31 Konwencji CMR. Stanowi on, że w braku dokonania przez strony umowy wyboru, sprawa powinna zostać wniesiona przed sąd państwa, na terytorium którego pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę, oddział lub agencję, za pośrednictwem której zawarł umowę o przewóz, albo też na terytorium którego znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy. Z uwagi na okoliczność, że powyższe kryteria zostały określone w miarę szeroko, nie występują większe trudności z ustaleniem właściwości sądu francuskiego.

Wyznaczenie natomiast konkretnego sądu właściwego dla rozstrzygnięcia danego sporu odbywa się w oparciu o przepisy francuskiego Kodeksu postępowania cywilnego. Artykuł 42 tego aktu prawnego stanowi, że sądem właściwym miejscowo jest, z zastrzeżeniem przepisów szczególnych, sąd miejsca zamieszkania pozwanego. W przypadku, jeżeli po stronie pozwanej występuje więcej niż jeden podmiot, powód może wybrać sąd właściwy dla jednego z pozwanych. Natomiast artykuł 46 regulujący właściwość przemienną dla zobowiązań wynikających z umów umożliwia powodowi, poza sądem miejsca zamieszkania pozwanego, wniesienie sprawy do sądu miejsca rzeczywistego dostarczenia rzeczy lub miejsca wykonania usługi.

**Terminy przedawnienia roszczenia bezpośredniego dla umów międzynarodowego przewozu towarów**

W tym zakresie artykuł 32 Konwencji CMR wyklucza stosowanie

prawa francuskiego, a konkretnie artykułu L.133-6 Kodeksu handlowego, ustalającego termin przedawnienia na 1 rok poczynając od dostawy towarów. Termin przedawnienia dla umów międzynarodowego przewozu towarów wynosi co prawda również 1 rok, ale zaczyna on swój bieg od chwili upłynięcia okresu 3 miesięcy po zawarciu umowy przewozu. W praktyce roszczenie bezpośrednio przedawnia się więc w terminie 15 miesięcy od chwili zawarcia umowy.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że bieg terminu przedawnienia zostaje przerwany na skutek wniesienia sprawy do sądu, uznania długu oraz zgłoszenia wierzytelności w przypadku postępowania upadłościowego toczącego się wobec zleceńodawcy, które to zgłoszenie jest uważane za skierowanie sprawy na drogę sądową i, jako takie, przerywa bieg przedawnienia również wobec odbiorcy i/lub nadawcy.

**Uwagi końcowe**

Roszczenie bezpośrednie z artykułu L.132-8 Kodeksu handlowego oddaje do dyspozycji przewoźników niespotykany w innych państwach europejskich i wyjątkowo skuteczny mechanizm odzyskiwania wierzytelności. Mechanizm ten uprzywilejowując interesy przewoźników poprzez obciążanie, w niektórych przypadkach, nadawców i odbiorców ładunku koniecznością dwukrotnej zapłaty za tą samą usługę, wywołuje od chwili pojawienia się w obrocie prawnym liczne wątpliwości i głosy krytyki. Regularnie zgłaszane są do ustawodawcy francuskiego wnioski o zniesienie tej instytucji. Wszelkie próby zmierzające w tym kierunku kończą się jednak niepowodzeniem. Można więc stwierdzić, że instytucja roszczenia bezpośredniego z artykułu L.132-8 Kodeksu handlowego zapisała się na trwałe w ustawodawstwie francuskim.