

Czy we Francji przewoźnik może sam wozić towary

Francuskie prawo przewozowe zostało ukształtowane tak, by zapewnić przewoźnikowi – na tyle, na ile to możliwe – maksymalną gwarancję zapłaty za wykonaną usługę. W ten sposób, według artykułu L. 132-8 francuskiego kodeksu handlowego, list przewozowy stanowi umowę między nadawcą, przewoźnikiem i odbiorcą. Co więcej, jeśli w całej operacji bierze udział spedytor, on również jest stroną umowy przewozu.

Nie Orzecznictwo sądów francuskich ukształtowało pojęcie spedytora odmiennie, niż czyni to artykuł 800 polskiego kodeksu cywilnego. Tak oto spedytor we Francji zajmuje się wyłącznie organizacją przewozu. Sam jednak w żadnym wypadku nie może dokonywać przewozów.

W praktyce znaczenia wspomnianej dyspozycji artykułu L. 132-8 nie sposób przecenić. Na tej bowiem podstawie przewoźnik ma bezpośrednie roszczenie o zapłatę za wykonaną usługę wobec nadawcy i odbiorcy towarów. Stanowią oni, według terminologii kodeksu handlowego, gwarantów zapłaty ceny przewozu.



LUCIEN PECZYŃSKI
francuski adwokat,
wspólnik paryskiej
kancelarii
COPERNIC AVOCATS
www.copernic-
avocats.com

Takie uprawnienie wydaje się szczególnie przydatne, gdy umowa przewozu ma charakter trójstronny, tzn. kiedy w całej operacji bierze udział również spedytor. W razie bowiem ogłoszenia jego upadłości przewoźnik może zwrócić się z roszczeniem do nadawcy i odbiorcy, i to nawet wówczas, gdy zapłacili już spedytorowi.

Dyspozycje artykułu L. 132-8 mają charakter przepisów bezwzględnie obowiązujących (we Francji określanych mianem *ordre public*). Niezależnie jednak od terminologii konsekwencje są podobne: każde postanowienie umowne, które zmierza do ich uchylecia, jest nieważne.

Kiedy do umowy przewozu stosuje się prawo francuskie

Czy polscy przewoźnicy mogą się powoływać we Francji na korzystnie ukształtowane zasady odpowiedzialności nadawcy, odbiorcy i spedytora? Czy polska firma transportowa, której należności nie zostały uregulowane we Francji, dochodząc swoich roszczeń może powoływać się na artykuł L. 132-8 francuskiego kodeksu handlowego, jeżeli zawarta przez nią umowa przewozu prezentuje ścisły związek z prawem francuskim?

Tak Ale tylko gdy zostaną spełnione pewne warunki. Z orzecznictwa Sądu Kasacyjnego (wyroki z 24 marca 2004 r. i 7 marca 2006 r.) wynika, że francuskie prawo stosuje się również do umów przewozu drogowego o charakterze międzynarodowym w zakresie, w jakim nie reguluje ich prawo międzynarodowe. Znajdująca – co do zasady – zastosowanie w tym przypadku Konwencja dotycząca międzynarodowego transportu drogowego (CMR), podpisana w Genewie 19 maja 1956 r., nie porusza jednak kwestii bezpośrednich roszczeń przewoźników. Dla określenia, czy prawem właściwym dla umowy przewozu będzie prawo francuskie, trzeba odwołać się do Konwencji Rzymskiej z 19 czerwca 1980 r.

Może jednak pojawić się pytanie: kiedy umowa przewozu ma ścisły związek z prawem francuskim?

Konwencja rzymska pozwala stronom dokonać wyboru prawa, które będzie właściwe dla umowy (w naszym wypadku przewozu). W praktyce międzynarodowe listy przewozowe (stanowiące na mocy art. 4 § 1 Konwencji CMR ucieleśnienie umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów) bardzo rzadko zawierają klauzulę wyboru prawa właściwego.

Polских przewoźników świadczących usługi we Francji nie dotyczy też domniemanie zawarte w art. 4-4 Konwencji rzymskiej. Dla ustalenia właściwości prawa francuskiego dla umowy przewozu wymagane jest, by przewoźnik miał w chwili jej zawarcia główną siedzibę we Francji.

W taki oto sposób to sędzia będzie musiał w każdym przypadku ustalić, czy umowa jest ściśle związana z prawem francuskim czy nie. Będzie się on przy tym posługiwał kryteriami takimi jak miejsce załadunku i rozładunku towarów, narodowość nadawcy towarów czy też narodowość spedytora.

W konsekwencji przewozy dokonywane przez polskie firmy na zlecenie francuskiego kontrahenta, gdy załadunek odbywa się we Francji, są co do zasady kwalifikowane przez sądy francuskie jako mające ścisły związek z prawem francuskim.

Jak w Niemczech odpowiada spedytor i przewoźnik

Umowa przewozu została uregulowana w niemieckim kodeksie handlowym. Na jej podstawie przewoźnik jest zobowiązany do przewiezienia towaru do miejsca przeznaczenia i przekazania go tam odbiorcy. Poniosi odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek utraty towaru (całkowitej lub częściowej) bądź uszkodzenia go w czasie od przyjęcia rzeczy do transportu do chwili jej dostarczenia. Jego odpowiedzialność dotyczy wszelkich szkód majątkowych – zarówno bezpośrednich, jak i pośrednich.

Odpowiedzialność przewoźnika obejmuje również działania lub zaniechania jego pracowników i osób zatrudnionych przez niego w dowolnej formie prawnej (dotyczy również pracujących dla przewoźnika dorywczo, osób z agencji pracy tymczasowej, a nawet członków rodziny mających zajęcie w przedsiębiorstwie przewoźnika). Przewoźnik odpowiada ponadto za inne osoby, jeżeli świadcząc usługę przewozu korzystał z ich pomocy.

Także jeżeli zobowiązany jest do zapłaty odszkodowania za utratę towaru, musi wypłacić je w miejscu przyjęcia rzeczy do transportu.

W razie uszkodzenia towaru przewoźnik obowiązany jest do wypłaty różnicy między wartością nieuszkodzonego towaru w miejscu i czasie jego przyjęcia do transportu a wartością, jaką uszkodzone rzeczy miałyby w tym czasie i miejscu. Wartość określana jest według ceny rynkowej lub średniej. W przypadku utraty lub uszkodzenia towaru przewoźnik musi też pokryć koszty związane z ustaleniem szkody (np. wynagrodzenie rzeczoznawcy), a także daniny publiczne (podatki, cła) oraz inne koszty poniesione w związku z przewozem towaru (np. przeładunku).

W pewnych okolicznościach możliwe jest wyłączenie lub ograniczenie odpowiedzialności, np. wtedy, kiedy do powstania szkody przyczyniło się zachowanie wysyłającego lub odbiorcy albo szczególne wady towaru. Istnieją również ustawowe limity odpowiedzialności. Odpowiedzialność z tytułu przekroczenia terminu dostawy ograniczona jest do trzykrotnej wartości opłaty za przewóz.

Regulacje te nie obowiązują jednak, gdy szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania, jakie przewoźnik, włącznie jego pracownicy albo inne osoby, z których pomocy korzystał świadcząc usługę, popełnił umyślnie lub przez lekkomyślność, mimo że powinni przewidywać, że szkoda wystąpi.

Utratę lub widoczne uszkodzenie towaru odbiorca lub wysyłający musi zgłosić przewoźnikowi w momencie przyjęcia towaru. W razie braku zgłoszenia zakłada się, że towar został dostarczony w stanie zgodnym z umową. Założenie to obowiązuje także, gdy utrata lub uszkodzenie nie było widoczne i nie zostało zgłoszone w formie pisemnej w ciągu 7 dni od daty dostawy. Roszczenia z tytułu przekroczenia terminu dostawy wygasają, jeśli od-

biorca nie zgłosi przewoźnikowi tego faktu w formie pisemnej w ciągu 21 dni od dostawy.

Zgodnie z ustawą regulującą prawo przewozowe, spedytoryne oraz składu z 25 czerwca 1998 r. spedytor ponosi przede wszystkim taką samą odpowiedzialność jak przewoźnik. Tylko tzw. spedytor z za biurka, prowadzący jedynie działalność organizacyjną, ponosi odpowiedzialność wyłącznie za należyty wybór przewoźników, a nie za ich zawinięcia.

Co różni umowę przewozu od spedycji w prawie niemieckim

Przewoźnik zobowiązany jest do przewiezienia towaru. Spedytor jedynie ułatwia transport. Przyjmuje towar, przygotowuje do wysyłki, wybiera trasę oraz rodzaj transportu, a także we własnym imieniu zawiera niezbędne umowy z jednym lub kilkoma przewoźnikami. Oprócz tego spedytor w razie potrzeby składaje towar przeznaczony do przewozu. Jako wynagrodzenie – obok rekompensaty poniesionych kosztów – otrzymuje prowizję. Przysługuje mu prawo zastawu na przewożonym towarze (które zabezpiecza jego należności).



DAMIAN WYJOR
niemiecki adwokat
z kancelarii Bunk-alliance
w Worms
www.bunk-alliance.net

Umowę spedycji kształtują często tzw. Ogólne Niemieckie Warunki Spedycyjne. Stanowią one treść umowy przez wyrażone lub milczące powołanie się na nie bądź przez milczące zaakceptowanie ich przez zleceniodawcę, gdy wie on lub powinien wiedzieć, że są zazwyczaj podstawą transakcji dokonywanych przez spedytora. W pewnych okolicznościach możliwe jest zatem, że będą stanowiły integralną część umowy spedycji zawartej między niemieckim a polskim przedsiębiorcą. Jeżeli Ogólne Niemieckie Warunki Spedycyjne (ONWS) nie będą możliwe do zastosowania lub nie będą dotyczyły szczególnych regulacji, wówczas obowiązują w Niemczech postanowienia prawa handlowego i kodeksu cywilnego.

Merytorycznie ONWS regulują realizację zlecenia, mówią o naprawieniu szkód powstałych podczas transportu, odpowiedzialności i ubezpieczeniu w transporcie. Celem ONWS jest uregulowanie wszelkich kwestii transportowych, którymi ustawodawca nie zajął się wcale lub w niewystarczającym stopniu. Wydaje się to szczególnie ważne, gdy logistyka staje się coraz ważniejszym aspektem transportu.

ONWS zostały oparte na niewiążących zaleceniach Federalnego Związku Przemysłu Niemieckiego, Federalnego Związku Niemieckiego Handlu Hurtowego i Zagranicznego, Federalnego Związku ds. Spedycji i Logistyki, Niemieckiego Związku Izby Przemysłowych i Handlowych oraz Naczelnego Związku Niemieckiego Handlu Detalicznego. Ostatnia ich zmiana weszła w życie 1 stycznia 2003 r.

W praktyce najczęściej spedytor traktowany jest jak przewoźnik (przez ustalenie umowne i przepisy ustawowe). Bardzo często mamy do czynienia z tzw. spedycją w oparciu o koszty stałe, to znaczy z sytuacją, kiedy wysyłający i spedytor ustalają realizację usługi transportowej za stałą cenę, która oprócz wynagrodzenia obejmuje również koszty transportu. Inne przypadki to tzw. wstąpienie spedytora w prawa przewoźnika (spedytor przewozi towar sam, zamiast zlecić transport innym, na podstawie umów przewozu), inną szczególną formą jest ładunek zbiorczy. W takich przypadkach spedytor zmienia rolę: z osoby zajmującej się wyłącznie ułatwianiem transportu przekształca się w przewoźnika lub frachtującego. W konsekwencji spedytor podlega przepisom prawa przewozowego z wszystkimi tego konsekwencjami. Odpowiada więc w szczególności za szkody powstałe wskutek utraty lub uszkodzenia towaru w okresie od jego przejścia do transportu do chwili dostarczenia lub wskutek przekroczenia terminu dostawy. Gdy w grę wchodzi obowiązek spedytora, które nie dotyczą transportu towarów, mają zastosowanie przepisy prawa spedycyjnego. ▀