

WŁADYSŁAW GÓRSKI

POJĘCIE SPEDYCJI

PROBLEM

Mało jest stosunków w naszym systemie prawnym, których uregulowanie nasuwałoby tyle nieporozumień, co instytucja spedycji. W systemach prawnych innych państw zagadnienie spedycji unormowane jest w sposób bardzo rozmaity. W każdym razie konstrukcja umowy spedycji jako rodzaju umowy komisju, jaką — za wzorem kodeksu handlowego niemieckiego i austriackiego — przyjął nasz kodeks handlowy (art. 598 i 599), wydaje się niefortunna i nieprzydatna. Prowadzi ona do zubożenia bogatej i złożonej problematyki tej instytucji, oderwania od praktyki i wtłoczenia w ciasne ramy koncepcji zawierania umów we własnym imieniu, lecz na cudzy rachunek. Sztuczna ta konstrukcja prowadzi do przeciwstawiania szerokiej treści ekonomicznej zawężającej treści prawnej umowy spedycji¹.

Rozbieżność pomiędzy treścią ekonomiczną spedycji a sposobem jej unormowania prawnego powiększa się w Polsce jeszcze w związku z nieporozumieniem terminologicznym. Kodeks handlowy używa na określenie spedycji terminu „ekspedycja” (umowa ekspedycji, ekspedytor, itd.), pomimo iż termin ten nie był właściwie nigdy używany, przynajmniej w tym znaczeniu². Poza tym termin „ekspedycja” posiada wiele znaczeń, z których żadne nie odpowiada pojęciu „spedycja”³. W praktyce natomiast w powszechnym użyciu jest obecnie termin „spedycja”, z włoskiego „spedizione” i niemiec-

¹ E. Vadnai, *Die Geschichte des Speditionsgeschäftes*, Budapest 1925, s. 8.

² J. Namitkiewicz, *Kodeks handlowy obowiązujący w b. Królestwie Polskim*, Warszawa 1927, przy tłumaczeniu art. 102 k.h. Napoleona i w innych przypadkach używa tego terminu na oznaczenie wysyłającego (z francuskiego „l'expediteur”).

³ *Słownik wyrazów obcych*, PIW, 1954, s. 173 i 670.

kiego „Spedition”. W okresie obowiązywania na terenie b. Królestwa Polskiego kodeksu handlowego Napoleona obok terminu spedycja używany był również termin „komis przewozu”⁴ będący wynikiem dosłownego tłumaczenia terminu francuskiego „commission de transport”. Kodeks handlowy nie przyjął jednakże żadnego z będących podówczas w użyciu terminów na oznaczenie spedycji, co przyczyniło się do pogłębienia rozbratu między praktyką działalności spedycyjnej a jej konstrukcją prawną. Terminologia kodeksowa nie przyczyniła się do zmiany terminologii używanej w praktyce. Przeciwnie, obserwuje się coraz wyłączniejsze używanie terminu „spedycja” i to nie tylko w praktyce gospodarczej i w naukach ekonomicznych, lecz także w nauce prawa⁵, w nowszych aktach normatywnych, np. dekret o przewozie przesyłek i osób kolejami z dnia 24 grudnia 1952 r. (Dz. U. nr 4, poz. 7), art. 10 ust. 2 i art. 82—84, taryfa towarowa transportu samochodowego i spedycji, zarządzenie Min. Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 29 września 1955 r. (Dz. Taryf i Zarz. Komunikacyjnych nr 23, poz. 156), jak również w orzecznictwie⁶.

Dalsza komplikacja w tym przedmiocie wiąże się z tendencjami, jakie ujawniły się w ubiegłym okresie w państwach typu socjalistycznego⁷, negującymi samoistny charakter usług spedycyjnych. W oparciu o niewłaściwe rozumienie produktywności transportu i nieproduktywności usług, co wiązało się zresztą z niedocenianiem znaczenia usług w całej gospodarce narodowej, zarysowała się tendencja zmierzająca do likwidacji spedycji publicznej, przynajmniej w transporcie krajowym. Z jednej strony przedsiębiorstwa uspołecznione, zwłaszcza większe, przystąpiły do organizowania własnych komórek spedycyjnych. Z drugiej strony przedsiębiorstwa transportowe, które dawniej nie zajmowały się tą działalnością, np. kolej, przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej, uzyskały prawo do prowadzenia obsługi spedycyjnej

⁴ J. Namitkiewicz, *Podręcznik prawa handlowego*, Warszawa 1927, s. 153 i in., używa obydwu tych terminów promiscue.

⁵ Por. A. Ohanowicz i J. Górski, *Zobowiązania, Część szczegółowa*, Poznań 1956, PWN, rozdz. XIX, poświęcony umowie spedycji.

⁶ Na przykład Orz. S.N. z dnia 18 VII 1936 r. (C. II. 539/36), Przegląd Prawa Handlowego, 1937, nr 1577; Orz. Gł. K. A. z dnia 21 XII 1953 (III. O. — 1291/53), Orzecznictwo Arbitrażowe, t. VI, nr 139; orz. Gł. K. A. z dnia 7 III 1950 (III. A. — 21/50), Orz. Arb., t. I, nr 11; orz. Okr. K. A. w Katowicach z dnia 2 I 1953 (III. I. OA — 1395/52), Orz. Arb., t. VI, nr 138.

⁷ Na tendencję taką w ZSRR zwraca uwagę w swoim wystąpieniu M. E. Chodu now, *Dogowory o transportno-komisjonnych i wspomagatielnych transportnych opieracijach*, „Sow. Gosudarstwo i Prawo”, nr 4/1953.

własnych klientów. Usługi spedycyjne zaczęto przy tym traktować jedynie jako przedłużenie działalności transportu, jako jedno z ogniw transportu, a nie jako samodzielną działalność gospodarczą⁸.

POJĘCIE SPEDYCJI W ZNACZENIU EKONOMICZNYM

Przewóz towarów związany jest zazwyczaj z koniecznością dokonania szeregu czynności o charakterze pomocniczym, szeregu usług wykraczających poza normalny zakres obowiązków przewoźnika. Czynności te bądź to poprzedzają sam przewóz, bądź to wykonywane są w czasie transportu, bądź też mają miejsce dopiero po nadejściu przesyłki do miejsca przeznaczenia. Czynności te zwane są usługami spedycyjnymi. Do usług spedycyjnych należą m. in. takie czynności, jak: udzielanie fachowych porad, przygotowanie przesyłki do przewozu. (opakowanie, ważenie, liczenie, cechowanie itd.), dostarczenie przesyłki na miejsce nadania na główny środek transportowy, sporządzanie dokumentów przewozowych, zawarcie umowy o przewóz, czynności ładunkowe, ubezpieczenie przesyłki, dozorowanie przesyłek w drodze, odbieranie zawiadomień o nadejściu przesyłki, odbiór przesyłki i dokumentów przewozowych, sprawdzenie stanu przesyłki, żądanie sporządzenia protokołu szkodowego i uczestniczenie w sporządzaniu protokołu, czasowe składowanie przesyłek, odwózka przesyłki do domu albo magazynu odbiorcy, odprawa celna itd. Usługi spedycyjne posiadają, jak widzimy, bardzo różnorodny i bardzo skomplikowany charakter. Dlatego też wykonywanie tych wszystkich czynności bezpośrednio przez samych użytkowników transportu, tzn. nadawców lub odbiorców przesyłki, byłoby często nieracjonalne⁹. Nie zawsze też przewoźnik posiada odpowiednie możliwości techniczno-eksploatacyjne i fachowe dla podjęcia się wszystkich lub niektórych usług spedycyjnych. W tej sytuacji najbardziej celowe wydaje się powierzenie wszelkich tego rodzaju usług wyspecjalizowanym przedsiębiorstwom spedycyjnym,

⁸ Przejawem tych tendencji była m. in. zmiana nazwy czołowego czasopisma fachowego w tym zakresie „Transport i Spedycja” — na „Transport” w 1952 r. Na terenie prawa tendencja ta przejawiała się w próbie wyeliminowania umowy spedycji w dawniejszych projektach kodeksu cywilnego i uregulowania jej w odrębnych aktach normatywnych odnoszących się do poszczególnych rodzajów transportu.

⁹ Potapow i Dieribas, *Handlowa eksploatacja kolei w ZSRR*, tłum. z ros., Wyd. Komunikacyjne, 1954, s. 380.

spełniającym rolę fachowej pomocy w obsłudze przesyłek towarowych.

Powstanie i rozwój spedycji jako odrębnej działalności gospodarczej wiąże się ściśle z rozwojem produkcji towarowej, z rozwojem handlu i transportu. Potrzeba spedycji występuje z tą chwilą, kiedy kupiec przestał towarzyszyć, osobiście lub przez osobę zaufaną, swym towarom w transporcie, powierzając towar specjalnym przedsiębiorstwom transportowym. Udziałem spedytora stało się sprawowanie opieki nad towarem w drodze z ramienia właściciela i organizowanie przewozu przy pomocy odpowiednich przewoźników. Spedycję jako instytucję już w pełni wykształconą spotyka się w Europie zachodniej już w końcu XV i na początku XVI w., najpierw w transporcie kołowym, a następnie i w transporcie morskim.

Działalnością spedycyjną zajmowali się głównie kupcy-komisanci, łącząc ją niekiedy także z operacjami kredytowymi¹⁰. Zdaniem niektórych autorów¹¹, rozwój spedycji i jej powiązanie w początkowym okresie z komisem wywodzi się z rozpowszechnionego w epoce feudalizmu prawa składu, które przysługiwało niektórym miastom. Miejscowy kupiec, korespondent właściciela, zajmował się więc w charakterze komisanta wystawianiem na sprzedaż towarów idących przez miasto tranzytem, a następnie ekspediowaniem ich w dalszą drogę.

Równoległe z rozwojem przemysłu, handlu i transportu, zwłaszcza międzynarodowego, zwiększa się też rola i zakres działalności spedycyjnej, która obejmuje coraz to nowe, skomplikowane usługi. Przede wszystkim spedytora musi posiadać odpowiednie wyposażenie, jak magazyny, urządzenia wagowe, sortownicze, ładunkowe, środki transportowe dla dostawy i odstawy przesyłek itd. Działalność spedycyjna wymaga także coraz to wyższych kwalifikacji fachowych zatrudnionego personelu. Dla spełnienia swych zadań konieczna staje się znajomość geografii gospodarczej i geografii transportu, towaroznawstwa, prawa przewozowego, taryf przewozowych, celnych i ubezpieczeniowych, systemu walutowego obcych państw itd. Konieczny staje się również stały kontakt z innymi przedsiębiorstwami tego typu w kraju i za granicą. Spedytor stopniowo przestaje

¹⁰ L. Josserand, *Les transports en service intérieur et en service international*, wyd. 2, Paryż 1926, s. 720.

¹¹ Securius i Böning, *Güterverkehr und Spedition in Grossdeutschen Reich* Berlin 1943, cz. III, s. 10.

być jedynie wykonawcą poszczególnych zleceń, a staje się organizatorem, czuwającym nad przebiegiem całego procesu transportowego¹².

Charakter spedytora i zakres jego funkcji inaczej jest rozumiany w ustroju kapitalistycznym, a inaczej w ustroju socjalistycznym.

W ustroju kapitalistycznym spedytor uważany jest przede wszystkim za pośrednika pomiędzy wysyłającym albo odbiorcą a przewoźnikiem i za reprezentanta interesów swych klientów wobec przewoźnika¹³.

W ustroju socjalistycznym rola spedycji ulega pewnej zmianie. Mianowicie spedycja traktowana jest przede wszystkim jako jedno z ogniw systemu transportowego kraju¹⁴. Zadaniem spedytora jest w pierwszym rzędzie uzupełnienie pracy przewoźnika i współdziałanie z nim w podniesieniu jakości i ilości usług transportowych. Decydującą rolę odgrywają przy tym nie wąskie interesy klientów, lecz interes społeczny. W imię tego spedytor powinien dążyć do koordynacji uprawnionych interesów klienta z wymogami gospodarki planowej i socjalistycznej ekonomiki transportu, takimi jak np. wykonanie planów przewozowych, optymalne wykorzystanie taboru transportowego, walka z próżnymi przebiegami¹⁵, prawidłowy podział zadań pomiędzy różne rodzaje transportu itd. Ponadto zakres działania spedycji publicznej w socjalizmie ulega znacznemu ograniczeniu. Duże jednostki gospodarki uspołecznionej nie są tak bardzo uzależnione od kwalifikowanej pomocy spedytora i mają możliwość zorganizowania własnych komórek przewozowo-spedycyjnych. Odpada też w znacznym stopniu konieczność magazynowania towarów w transporcie, zmniejsza się ilość przesyłek drobnych, wymagających większej opieki, organizowania wagonów zbiorowych, odpada też, niemal całkowicie, funkcja inkasowania należności za dostarczany towar, jako że w obrocie pomiędzy jednostkami gospodarki uspołecznionej obowiązuje specjalny tryb rozliczeń itd. Tym niemniej potrzeba utrzymania działalności spedycyjnej,

¹² Mika i Morocznik, op. cit., Warszawa 1954, PWN, s. 5.

¹³ Securius i Böning, op. cit., s. 9; R. Brunet, *Cours de transport*, Paryż 1934, s. 18.

¹⁴ Potapow i Dieribas, op. cit., s. 381.

¹⁵ Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 VI 1952 w sprawie używania ciężarowych pojazdów samochodowych w transporcie między osiedlami i wykorzystania ich próżnych przebiegów (Dz. U. nr 29, poz. 197) PKS została zobowiązana do zorganizowania na terenie całego kraju sieci tzw. placówek spedycyjnych, powołanych specjalnie w tym celu.

mimo jej ograniczonego zasięgu, w ustroju socjalistycznym nie powinna nasuwać wątpliwości.

Działalność spedycyjna wiąże się nierozdzielnie z transportem i posiada swoją rację bytu jedynie w powiązaniu z przewozem rzeczy¹⁶. Powiązanie spedycji z transportem jest tym ściślejsze, iż obydwie te funkcje łączą się obecnie często w jednym przedsiębiorstwie, zwłaszcza w zakresie transportu drogowego. Z jednej strony bowiem spedytor może sam wykonać przewóz (art. 605 k. h.), z drugiej strony zaś przewoźnik może zazwyczaj spełniać również wszystkie lub niektóre usługi spedycyjne w stosunku do przewożonych przez siebie ładunków. Powiązanie obydwu tych funkcji występuje zwłaszcza w transporcie bezpośrednim i kombinowanym, gdy każdy z przewoźników spełnia zazwyczaj dwojaką funkcję: funkcję przewoźnika na swoim odcinku, a funkcję spedytora przy oddaniu przesyłki następnemu przewoźnikowi¹⁷. Ścisłe powiązanie funkcji spedycyjnych z przewozowymi prowadzi niekiedy do pomieszania pojęć zarówno w praktyce, jak i w teorii¹⁸.

Pomimo możliwości łączenia funkcji spedycyjnych z przewozowymi, spedycja zachowuje, zdaniem naszym, swoje znaczenie jako czynność prawna samoistna. Zadaniem przewozu jest bowiem samoprzemieszczanie osób i rzeczy na odległość, zadaniem spedycji jest natomiast organizowanie przewozu towarów i piecza nad nimi z ramienia nadawcy lub odbiorcy. Niekiedy może więc zachodzić kolizja interesów przy spełnianiu obydwu tych funkcji przez jedno przedsiębiorstwo¹⁹. Nie zawsze też występuje powiązanie

¹⁶ R. Rodière, *Le droit des transports*, cz. II, Paryż 1955, s. 5, nie wyklucza możliwości objęcia pojęciem spedycji również biur podróży. Pogląd ten jest jednak w literaturze odosobniony.

¹⁷ Josserand, op. cit., s. 729; G. Ripert, *Traité élémentaire de droit commercial*, Paryż 1948, s. 880; Brunet, op. cit., s. 19; Ohanowicz i Górski, op. cit., s. 140, odnośnie do przewoźnika morskiego wystawiającego konosament bezpośredni.

¹⁸ Pomieszanie obydwu tych funkcji występuje np. w k. h. Napoleona. W związku z tym np. Namitkiewicz, *Kodeks handlowy*, Warszawa 1927, w przypisach dotyczących spedycji (art. 96—102 k. h. Napoleona) gromadzi orzecznictwo odnoszące się przeważnie do umowy przewozu, a nie do spedycji.

¹⁹ Orz. Okr. K. A. w Katowicach z dnia 2 I 1953 (III. 1. OA — 1395/52), Orz. Arb., t. VI, nr 138, stwierdza, iż kolei nie przysługuje roszczenie o dopłatę przewoźnego w wysokości wynikającej z błędnego wypełnienia listu przewozowego, jeżeli odrębną umową z nadawcą podjęła się wykonywania na jego rzecz wszelkich czynności spedycyjnych, a w szczególności wypełniania listu przewozowego.

tych funkcji w jednym przedsiębiorstwie lub przy jednej przesyłce. Są przypadki, w których przewoźnik spełnia tylko funkcję przewoźnika, a nie wykonuje żadnych funkcji spedycyjnych²⁰. Ścisłe powiązanie obydwu tych funkcji zachodzi przede wszystkim w zakresie transportu drogowego, co wynika z możliwości techniczno-eksploatacyjnych tego rodzaju transportu. Przedsiębiorstwa specjalizujące się w spedycji posiadają z reguły własny tabor samochodowy albo konny, umożliwiający im podejmowanie się pełnej obsługi spedycyjnej, łącznie z dostawą i odstawą przesyłek. Jedynie największe przedsiębiorstwa spedycyjne, działające zwłaszcza w zakresie transportu morskiego i międzynarodowego, mogą zrezygnować z posiadania własnego taboru transportowego, a posługiwać się — w razie potrzeby — innymi przedsiębiorstwami transportowymi i spedycyjnymi²¹.

Dlatego też, zdaniem naszym, spedycja powinna być uznana za odrębną instytucję społeczną i prawną wykazującą poważne różnice zarówno w porównaniu z komisem, z którego się historycznie wywodzi, jak i z przewozem, z którym się obecnie najczęściej wiąże.

KONSTRUKCJA PRAWNA UMOWY SPEDYCJI

Działalność spedytora posiada charakter złożony²². Do zakresu tej działalności wchodzi obowiązek, które mogłyby stanowić treść samoistnych umów o świadczenie usług, takich jak umowa o dzieło, umowa zlecenia, umowa składu, umowa pośrednictwa, umowa przewozu itd. Jednakże ścisłe powiązanie, jakie zachodzi pomiędzy tymi tak różnorodnymi operacjami, czyni celowym z punktu widzenia ekonomicznego połączenie wszystkich tych obowiązków i objęcie jedną umową, która wskutek tego posiada charakter prawny złożony²³. To swoiste połączenie szeregu różnorodnych obowiązków w jednej umowie stanowi, zdaniem niektórych autorów²⁴, jej

²⁰ Orz. Gł. K. A. z dnia 21 XII 1953 (III. O. — 1291/53), Orz. Arb., t. VI, nr 139, stwierdza, iż przewoźnik nie ma prawa żądać zapłaty za usługi spedycyjne, jeżeli nie wykonał żadnych czynności poza usługami przewozu i załadowania, za które otrzymał wynagrodzenie.

²¹ W tej sytuacji jest w Polsce np. firma C. Hartwig S. A.

²² Por. Düringer i Hachenburg, *Handelsgesetzbuch*, wyd. 3, t. V, z. 2, Manheim—Berlin—Lipsk 1932, uwaga 2 do § 407 k. h. niemieckiego.

²³ *Radzieckie prawo cywilne*, pod red. S. N. Bratusia, tłum. z ros., t. II, Warszawa 1955, Wyd. Prawnicze, s. 179.

²⁴ *Ibidem*.

signum specificum i stwarza podstawę do uznania umowy spedycji za odrębny rodzaj umowy — obok umowy zlecenia, przewozu, składu itd.

W usługach spedycyjnych nie ma nic specyficznie spedycyjnego. Każda z czynności wchodzących w zakres działalności spedycyjnej może być z powodzeniem wykonana: 1) przez zainteresowanego klienta osobiście, 2) przez jego pełnomocnika albo 3) przez przewoźnika²⁵. Powierzenie wykonania tych czynności przez zainteresowanego (nadawcę lub odbiorcę przesyłki) innej osobie opierać się jednak musi na umowie. Jeżeli wykonanie tych usług powierzone jest przedsiębiorstwu zajmującemu się działalnością spedycyjną w sposób zawodowy lub statutowy, będziemy mieli do czynienia z umową spedycji. Jeżeli zaś dokonania niektórych czynności spedycyjnych podjęła się inna osoba, skutki prawne jej działalności podlegać mogą — w zależności od rodzaju czynności — różnym przepisom, np. o umowie zlecenia, o dzieło, przechowania itd. Nie można natomiast stosować przepisów o umowie spedycji, jeżeli czynności spedycyjnych podejmuje się spedytor — na zlecenie przewoźnika. Kiedy więc PKS na podstawie umowy z koleją i w oparciu o przepisy wykonawcze do art. 10 dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami podejmuje się odstawy przesyłek do domu odbiorcy, to działa on nie w charakterze spedytora, lecz w charakterze osoby, którą się kolej posługuje przy wykonaniu przewozu i za którą ponosi pełną odpowiedzialność na zasadzie prawa kolejowego (art. 12 dekretu i przepisy wykonawcze do art. 10).

Podstawowe usługi spedycyjne związane są z nadaniem lub z odbiorem przesyłki, w związku z czym uznane są one przez niektórych autorów²⁶ za essentialia negotii umowy spedycji, podczas gdy pozostałe usługi miałyby mieć jedynie charakter dodatkowy, stanowiąc jedynie naturalia albo accidentalia negotii. Wydaje się jednak, że mogą być również inne samoistne usługi spedycyjne, jak np. udzielanie porad fachowych, niekoniecznie odnoszących się do konkretnej przesyłki, odprawa celna, zwłaszcza przy towarach idących tranzytem, reekspedycja i inne.

Niejednorodność charakteru prawnego usług spedycyjnych, ich tradycyjne powiązanie z komisem, a obecnie z transportem, nasuwa wiele trudności przy ustalaniu prawnej konstrukcji urno-

²⁵ Chodunow, op. cit., s. 134.

²⁶ *Radzieckie prawo cywilne*, op. cit., s. 180.

wy spedycji. Istnieje na świecie wiele i to bardzo różnych koncepcji ustalenia charakteru prawnego umowy spedycji. W szczególności rozróżnić można sześć głównych systemów, a mianowicie:

1. System pierwszy (francuski) kwalifikuje umowę spedycji — zgodnie z jej rozwojem historycznym — do kategorii umów komisowych jako tzw. komis przewozu. System ten obowiązuje we Francji na podstawie przepisów k. h. Napoleona (oddział II tytuł VI) oraz w tych krajach, jak np. Belgia, które się wzorowały na ustawodawstwie francuskim. Do tej grupy zaliczyć też należy Szwajcarię, gdzie spedycja jest określona — w jedynym poświęconym tej sprawie postanowieniu szwajcarskiego kodeksu zobowiązań (art. 439) — jako specjalny rodzaj komisum²⁷.

2. System drugi (niemiecki) różni się od systemu pierwszego głównie tym, iż umowa spedycji posiada własną nazwę i miejsce w systemie umów handlowych. Pozostaje jednakże sama koncepcja działania w swoim imieniu i na własny rachunek, a przepisy o umowie komisum stosowane są do umowy spedycji *subsidiary*. Taką konstrukcję nadaje umowie spedycji m. in. k. h. niemiecki, k. h. austriacki oraz wzorowany na nich k. h. polski (art. 598 i 599).

3. System trzeci (iberyjski) zalicza umowę spedycji do kategorii umów przewozu. Koncepcja ta panuje w ustawodawstwie hiszpańskim, portugalskim oraz wielu państw południowej i środkowej Ameryki²⁸. Ta koncepcja obowiązywała także do 1942 r. we Włoszech — na podstawie postanowienia art. 388 obowiązującego podówczas we Włoszech kodeksu handlowego, który rozróżniał przewoźnika podejmującego się przewiezienia przesyłki od przewoźnika podejmującego się zorganizowania przewozu.

4. System czwarty (włoski) traktuje umowę spedycji jako rodzaj umowy zlecenia. Systemowi temu hołduje włoski codice civile z 1942 r., aczkolwiek w definicji kodeksowej (art. 1737) przebiega jeszcze reminiscencja powiązania z komisem. W każdym jednak razie zarówno teoria, jak praktyka dopuszcza możliwość występowania spedytora w imieniu zleceniodawcy²⁹.

²⁷ O trudnościach ujęcia charakteru prawnego spedycji świadczyć może m. in. fakt, iż jeden z projektów szwajcarskiego kodeksu zobowiązań przewidywał ujęcie spedycji przy umowie przewozu.

²⁸ Według Miki i Moroczniaka, op. cit., s. 30.

²⁹ F. U. Blasi, *Commento al nuovo codice civile italiano, Il libro di obbligazioni*, Mediolan 1943, s. 325 i n., wskazuje na dopuszczalność występowania spedytora również w imieniu zleceniodawcy.

5. System piąty (angielski) uważa spedycję za rodzaj umowy agencji, a spedytora za rodzaj agenta handlowego (agent, forwarding agent). System ten obowiązuje w krajach anglosaskich na zasadzie prawa zwyczajowego.

6. System szósty (radziecki) uznaje spedycję za rodzaj pełnomocnictwa. System ten przyjęty jest w praktyce gospodarczej i prawnej ZSRR ponieważ wbrew zaznaczonej w kodeksach cywilnych tendencji do uznania spedycji za rodzaj komisju (art. 275a ust. 3 kodeksu cywilnego ZSRR jako przedmiot komisju wymienia m. in. nadanie do przewozu i ubezpieczenie towarów)³⁰. Opinia prawnicza w ZSRR wychodzi jednak z założenia, iż umowa spedycji, znana w praktyce gospodarczej, w judykaturze, w nauce³¹, oraz w niektórych aktach normatywnych (np. art. 91 regulaminu kolei żelaznych z 1954 r.) nie jest w kodeksach cywilnych republik radzieckich uregulowana³². W związku z tym konstrukcja radziecka nie czuje się skrzepowana anachroniczną i mało przydatną koncepcją komisju, lecz definiuje umowę komisju zgodnie z jej znaczeniem ekonomicznym. Według koncepcji radzieckiej spedитор występuje w stosunku do osób trzecich w imieniu klienta jako jego pełnomocnik³³.

Wymienione konstrukcje prawne usystematyzowane zostały według obowiązującego stanu prawnego. Nie uwzględniają one natomiast poszczególnych sformułowań spotykanych w literaturze, które mogłyby prowadzić do pomylenia pojęć. Spotyka się np. opinie kwalifikujące umowę spedycji w naszym systemie prawnym bezpośrednio do kategorii umów zlecenia³⁴. Są także autorzy, którzy przy tejże samej konstrukcji prawnej umowy spedycji jako specjalnego rodzaju komisju, omawiają ją w rozdziałach poświęconych umowie przewozu³⁵. Świadczy to najlepiej o trudnościach, na jakie napotyka prawidłowe ustalenie treści i konstrukcji prawnej umowy spedycji.

³⁰ Chodunow, op. cit., występuje przeciwko praktyce gospodarczej i prawnej niezgodnej z koncepcją spedycji jako rodzaju komisju.

³¹ Podręcznik *Radzieckie prawo cywilne* poświęca umowie spedycji osobny rozdział.

³² *Radzieckie prawo cywilne*, op. cit., s. 180; przyznaje to również Chodunow, op. cit.

³³ *Radzieckie prawo cywilne*, op. cit., s. 180.

³⁴ Na przykład Dziurzyński, Fenichel i Honzatko, *Kodeks handlowy*, Komentarz, Kraków 1936, t. II, uwaga 8 do art. 598 k. h.

³⁵ Na przykład K. Cosack, *Lehrbuch des Handelsrechts*, wyd. 10 i 11, Stuttgart 1923; Müller, Erzbach, *Deutsches Handelsrecht* wyd. 2 i 3, Tübingen 1928; Namitkiewicz, *Podręcznik prawa handlowego*, Warszawa 1927.

Okazuje się, iż spedycja, mimo że od kilku stuleci wykształciła się jako odrębna czynność, posiadająca dość jednoznaczny treść ekonomiczną, nie znalazła dotychczas prawidłowego rozwiązania prawnego.

Z przedstawionych powyżej konstrukcji bardziej celowe wydają się nam te, które dają szersze ramy umowie spedycji i pozwalają na objęcie nią możliwie całokształtu ekonomicznej treści tego stosunku. Z tego punktu widzenia uznajemy wyższość systemów kwalifikujących umowę spedycji jako rodzaj umowy zlecenia albo rodzaj pełnomocnictwa. Za najmniej przydatną natomiast uważamy koncepcję traktującą spedycję jako rodzaj komisji. Koncepcja ta prowadzi bowiem do ogromnego zubożenia treści prawnej umowy spedycji i nie liczenia się z treścią ekonomiczną tego pojęcia. Według postanowienia art. 598 k. h. „przez umowę ekspedycji kupiec (ekspedytor) podejmuje się przesłania rzeczy w imieniu własnym, lecz na cudzy rachunek”. Według tej definicji spedycja miałaby ograniczać się tylko do czynności *p r a w n y c h*, gdyż tylko wówczas zachodzi problem działania we własnym lub w cudzym imieniu. Nie obejmuje natomiast znacznej większości usług spedycyjnych, które nie polegają na dokonywaniu czynności prawnych. Dalej, według tej definicji, wzorowanej na koncepcji komisji, czynności spedycyjne mogą być zdziałane jedynie w imieniu własnym przez spedytora, czynności natomiast zdziałane w imieniu osoby zainteresowanej nie mogą być objęte umową spedycji³⁶. Ponadto, definicja z art. 598 k. h. ogranicza umowę spedycji tylko do czynności prawnych, związanych z nadaniem przesyłki, a więc przede wszystkim do zawarcia umowy przewozu i ekspedycji, nie pozwala natomiast objąć tym pojęciem czynności związanych z odbiorem przesyłki.

Definicja umowy spedycji wynikająca z przepisu art. 598 k. h. pozostawia w ten sposób, poza swą sztuczną konstrukcją znaczną większość usług spełnianych w praktyce przez przedsiębiorstwa spedycyjne. Na szczęście, życie przechodzi mimo nieżyciowych konstrukcji prawnych. Jak wskazaliśmy wyżej, praktyka gospodarcza i prawnicza w ZSRR dawno wyrzekła się konstrukcji spedycji jako umowy

³⁶ Pogląd taki wyrażają m. in. M. Allerhand, *Kodeks handlowy*, Komentarz, Lwów 1935, uwaga 1 do art. 598 k. h. ; St. Wróblewski, *Ustawa handlowa*, Kraków 1906, uwaga 2 do art. 379 k. h. austriackiego; Mika i Moroz, op. cit., s. 31, którzy wyrażają pogląd, iż usługi zdziałane w imieniu klienta, jak również inne usługi spedycyjne nie polegające na przesłaniu rzeczy, oceniać należy według przepisów odnoszących się nie do umowy spedycji, lecz do umowy zlecenia.

komisu. W Niemczech do kodeksowej konstrukcji wprowadzone zostały daleko idące zmiany, idące m. in. w kierunku objęcia spedycją również usług związanych z odbiorem przesyłek w ogólnych warunkach spedycji (Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen) z 1927 r. uznanych w 1939 r. przez państwo jako obowiązujące. W Polsce rozszerzenie kodeksowej konstrukcji spedycji wynika z aktów normatywnych szczególnych, np. „Dekretu o przewozie przesyłek i osób” kolejami (art. 82 ust. 2 pkt 7) oraz z „Taryfy towarowej transportu samochodowego i spedycji”, jak również z przyjętego orzecznictwa w tym przedmiocie³⁷.

Według postanowienia § 64 „Taryfy towarowej transportu samochodowego i spedycji” — przez usługę spedycyjną rozumieć należy wykonanie przez spedytora w zastępstwie zleceniodawcy czynności związanych z nadaniem lub odbiorem przesyłek. Dalsze postanowienia „Taryfy” wskazują na to, iż pojęcie spedycji rozumiane tam jest w jego prawidłowym znaczeniu, obejmującym pełną treść ekonomiczną tego pojęcia. W szczególności jako czynności spedycyjne przy n a d a n i u przesyłki wymienione są (§ 66) m. in.:

1. czynności związane z nadaniem i wysłaniem przesyłki, jak: zamówienie wagonu, sporządzenie listu przewozowego, sprawdzenie stanu, wagi i ilości sztuk przesyłki, cechowanie, kartkowanie, nadzór przy załadunku, badanie wagonu, odbiór wtórnika listu przewozowego itp.;

2. sprawdzenie prawidłowości zlecenia i istnienia wszystkich dokumentów niezbędnych do nadania przesyłki;

3. dokonywanie wszelkich opłat związanych z nadaniem przesyłki na rachunek zleceniodawcy;

4. przekazywanie zleceniodawcy wszystkich dokumentów na wysłaną przesyłkę.

Jako czynności spedycyjne przy o d b i o r z e przesyłki wymienione są (§ 65 „Taryfy”):

1. czuwanie nad przybyłą przesyłką, informowanie odbiorcy o przybyciu przesyłki pod jego adresem i w myśl jego zleceń dokonywanie dalszych czynności;

2. wykupywanie przybyłej przesyłki na podstawie pełnomocnictwa otrzymanego od zleceniodawcy;

³⁷ Orz. S.N. z dnia 17 XII 1937 (C. I. 3244/36), Zbiór Orzeczeń, nr 478/1938, stwierdza np. możliwość powierzenia spedytorowi towaru „do inkasa”.

3. sprawdzanie stanu przesyłki, wagi, ilości sztuk oraz dokumentów przewozowych i innych koniecznych przy odbiorze przesyłki;
4. sporządzanie protokołu w przypadku braku lub uszkodzeń przesyłki.

Poza wymienionymi, „Taryfa” (§ 64—69) wymienia jeszcze takie usługi spedycyjne, jak np. dozorowanie przesyłek w drodze, ubezpieczenie ładunku, czyszczenie wagonów, reekspedycja, zmiana umowy o przewóz (tzw. dodatkowe zlecenie), czynności ładunkowe, kredyty-inkasowe i inne związane z przewozem przesyłek.

UWAGI DE LEGE FERENDA

Zagadnienie konstrukcji prawnej umowy spedycji nabiera obecnie aktualności w związku z pracami nad kodyfikacją prawa cywilnego. Jak wiadomo, zgodnie z opinią przeważającej większości prawników, ostatnia redakcja projektu kodeksu cywilnego³⁸ przewiduje objęcie postanowieniami kodeksu również umowy spedycji.

W porównaniu z obowiązującymi (przepisami kodeksu handlowego projekt wprowadza w tym przedmiocie nieznacznie stosunkowo zmiany. Zmiany te idą w dwu kierunkach:

1. w kierunku wprowadzenia pewnych korektur redakcyjnych i terminologicznych,

2. w kierunku opuszczenia niektórych postanowień uznanych za nieprzydatne w obecnych warunkach społeczno-gospodarczych.

Ad. 1. Proponowane w projekcie zmiany redakcyjne i terminologiczne nie nasuwają poważniejszych zastrzeżeń. Sformułowania nowe są poprawniejsze pod względem językowym, ściślejsze pod względem prawniczym i dostosowane do terminologii całego kodeksu.

Ad. 2. Jako zbędne uznane zostały następujące postanowienia obecnego kodeksu handlowego:

- a) Przepis art. 601 k. h. odnoszący się do odpowiedzialności spedytora za swych pracowników i osoby, którymi się posługuje przy wykonaniu zlecenia. W przypadku tym bowiem znajdują zastosowanie ogólne przepisy dotyczące odpowiedzialności za cudze czyny.

- b) Za zbędne uznane zostało postanowienie art. 602 k. h. ustalające odpowiedzialność spedytora za przewoźnika i dalszych spedytatorów, o ile przy ich wyborze nie dołożył należytej staranności. Postanowienie to w obecnych warunkach straciło niemal całkowicie

³⁸ Wyd. Prawnicze, 1955.

swą aktualność z dwu powodów: 1. na skutek upaństwowienia całego transportu (z wyjątkiem możliwości koncesjonowania przewoźników spółdzielczych i prywatnych w zakresie transportu drogowego), 2. na skutek tego, iż spedytor najczęściej nie ma możliwości (prawnej lub faktycznej) wyboru przewoźników. W ten sposób odpowiedzialność spedytora za culpa in eligendo stała się bezprzedmiotowa.

c) Projekt nie obejmuje postanowienia, które by odpowiadało przepisowi art. 604 k. h. odnoszącego się do przesłania rzeczy za oznaczoną sumę ryczałtową. Oznaczanie wynagrodzenia ryczałtowego za dokonanie usług spedycyjnych jest obecnie nieaktualne. We wszystkich bowiem rodzajach transportu (z wyjątkiem transportu morskiego) obowiązują ustalone przez państwo taryfy przewozowe, jak również taryfy za usługi spedycyjne. W braku odpowiedniej stawki w taryfie spedycyjnej, powinna ona być ustalona w drodze umowy (por. art. 84 dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami). W braku ustalonej taryfy za przewóz liczy się przewoźne rzeczywiście zapłacone. Pobieranie natomiast sum ryczałtowych zawiera w sobie elementy ryzyka i spekulacji, nie odpowiadające zasadom pracy przedsiębiorstw spedycyjnych w państwie typu socjalistycznego.

d) Projekt pomija zagadnienie wynagrodzenia spedytora z tytułu przesłania przesyłki drobnej w ramach zorganizowanej przez spedytora przesyłki zbiorowej (art. 607 k. h.). Zagadnienie to wywoływało spory w kapitalizmie³⁹. W warunkach socjalizmu ta strona działalności spedytora jest w pełni doceniana, nie posiada jednakże charakteru spekulacyjnego.

e) Projekt nie wyłącza zastosowania przepisu o skróconym terminie przedawnienia w przypadkach szkody wynikłej ze złego zamiaru (art. 612 k. h.). Związane jest to z tendencją zmierzającą do uniezależnienia zasad odpowiedzialności przewoźnika i spedytora od momentów subiektywnych. Zasada ta została wprowadzona już w nowym prawie kolejowym. Zasada ta jest w socjalizmie o tyle uzasadniona, iż przewoźnikami albo spedytorami są normalnie osoby prawne, a zły zamiar odnosić się może w praktyce do pracowników przedsiębiorstwa. Wina pracownika uprawnia do wdrożenia postępowania regresowego przeciwko niemu, nie powinna jednak wpływać na zasady odpowiedzialności spedytora wobec klienteli.

O ile do proponowanych zmian można się ustosunkować pozy-

³⁹ Vadnai, op. cit., s. 37—42.

tywnie, o tyle negatywnie należy ocenić uporczywe trzymanie się przez twórców projektu starej, niewłaściwej i nieaktualnej terminologii — „umowa ekspedycji”, „ekspedytor”, jak również starej konstrukcji spedycji jako rodzaju umowy komisu, zupełnie, jak to stwierdziliśmy wyżej, niewłaściwej i nie odpowiadającej potrzebom praktyki.

Trudność w prawidłowym ustaleniu charakteru prawnego spedycji wynika z niejednorodności usług spedycyjnych, jak również z powiązania działalności spedycyjnej z działalnością przewozową, składowaniem, komisem itd.

Przy konstruowaniu najbardziej prawidłowej koncepcji prawnej umowy spedycji należy mieć na uwadze następujące momenty:

1. spedycja jest instytucją z dawną wykształconą i posiada ściśle określoną nazwę, treść i zakres;

2. spedycja spełnia ważną rolę w życiu gospodarczym i zasługuje na uregulowanie w akcie normatywnym rangi kodeksowej;

3. umowa spedycji należy do kategorii umów o świadczenie usług, jednakże wykazuje istotne różnice w porównaniu ze wszystkimi innymi umowami należącymi do tej grupy; najbardziej zbliża się do umowy zlecenia;

4. konstrukcja prawna spedycji jako rodzaju umowy komisu prowadzi do rozbratu pomiędzy jej treścią prawną i ekonomiczną;

5. należy utrzymać zasadę, iż spedycją, wymagającą specjalnych kwalifikacji fachowych, mogą zajmować się tylko przedsiębiorstwa państwowe lub koncesjonowane, uprawiające tę działalność zawodowo lub zgodnie ze statutem.

Za *signum specificum* usług spedycyjnych należy, zdaniem naszym, uznać ich charakter *pomocniczy* przy przewozie towarów. Działalność spedycyjna jako kwalifikowana działalność w zakresie obrotu gospodarczego posiada, oczywiście, charakter *odpłatny*.

W oparciu o wyłuszczone wyżej założenia proponujemy zmianę postanowień art. 637 i 638 projektu kodeksu cywilnego, a mianowicie:

„Art. 637 § 1. Spedytorem jest, kto w zakresie swej działalności zawodowej lub statutowej podejmuje się — za wynagrodzeniem — na zlecenie innej osoby i na jej rachunek wysłania, odbioru lub innych czynności pomocniczych związanych z przewozem rzeczy.

§ 2. W braku zastrzeżenia przeciwnego spedytor upoważniony jest do występowania we własnym imieniu.

Art. 638. Jeżeli przepisy tytułu niniejszego albo przepisy szczególne nie stanowią inaczej, do umowy spedycji stosuje się odpowiednio przepisy o umowie zlecenia".

Powyższa konstrukcja pozwala na objęcie normami prawnymi całokształtu działalności spedycyjnej, dając jednocześnie spedytorowi możliwość występowania — zależnie od potrzeby — we własnym imieniu lub w imieniu zleceniodawcy. Konstrukcja taka wydaje się więc lepsza od koncepcji radzieckiej, według której spedytor jako pełnomocnik działa jedynie w imieniu zleceniodawcy. Uwzględnia przy tym dotychczasowy rozwój nie tylko praktyki gospodarczej, lecz i szczególnych przepisów prawnych, które nie przesądzają kwestii, w czym imieniu mają być dokonywane czynności prawne wchodzące w zakres spedycji (np. § 64 „Taryfy towarowej transportu samochodowego i spedycji”).

Wobec oderwania umowy spedycji od koncepcji komisju oraz wskazania na pomocniczy charakter spedycji w stosunku do przewozu — należałoby zamieścić tytuł poświęcony umowie spedycji za tytułem poświęconym umowie przewozu. Pociągnęłoby to za sobą pewne dalsze zmiany redakcyjne, a polegające na zamieszczeniu przepisów odnoszących się zarówno do umowy przewozu, jak umowy spedycji (art. 644 i 645 projektu) przy umowie przewozu, a powołanie się na te postanowienia przy umowie spedycji.

Dalsza sugestia dotyczyłaby zamieszczenia — obok postanowienia art. 641 projektu, wskazującego na możliwość wykonania przewozu przez spedytora — analogicznego postanowienia przy umowie przewozu, wskazującego, iż przewoźnik podejmujący się przekazania przesyłki innemu przewoźnikowi lub też wykonania innych usług spedycyjnych, posiada w związku z tymi usługami prawa i obowiązki spedytora⁴⁰.

⁴⁰ Por. postanowienie art. 1699 codice civile italiano z 1942 r.