

OGÓLNE POLSKIE WARUNKI SPEDYCYJNE – warunki świadczenia usług spedycyjnych, opracowane przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego, obowiązujące w stosunkach między spedytorem a jego zleceniodawcą. Obowiązują na mocy powołania ich w umowie lub na zasadzie zwyczaju handlowego, ogłoszonego przez PIHZ.

[MARVOC. Słownik skrótów stosowanych w praktyce morskiej i handlu morskim, praca zbiorowa pod red. Jerzego Kujawy, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1991, s.157.]

Świadczenie usług spedycyjnych przez polskie przedsiębiorstwa spedycyjne odbywa się nie tylko na podstawie przepisów kodeksu cywilnego, ale także na podstawie Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych (OPWS) zatwierdzone w 1995 r. przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego, a zawierające pewne odchylenia od zasad kodeksowych. OPWS wzorowane w pewnej mierze na wcześniej ustalonych analogicznych warunkach niemieckich (z 1927 r.), nie są przepisami prawnymi, lecz obowiązują strony na mocy powołania ich w umowie. Jeżeli strony nie ustaliły w umowie stosowania OPWS, to postanowienia ich obowiązują na zasadzie zwyczaju handlowego. Postanowienia OPWS są zatem wiążące dla spedytora i jego kontrahenta wówczas, gdy strony te nie zastrzegły wyraźnie w umowie innych warunków. Dlatego też OPWS mogą być traktowane jedynie jako warunki umowne, proponowane klientom przez przedsiębiorstwa spedycyjne. Nie można natomiast uważać OPWS za rodzaj regulaminu w rozumieniu art. 385 kc. W myśl bowiem tego ostatniego przepisu regulamin stanowi taki wzorzec umowny, który zostaje opracowany przez samą Stronę w granicach i na podstawie szczególnego upoważnienia lub zatwierdzenia przez organy państwowe. Tymczasem OPWS zostały wydane nie przez Stronę przyszłych umów (Spedytora), a przez Polską Izbę Handlu Zagranicznego, i dlatego nie można ich uznać za rodzaj regulaminu, o którym mowa w art. 385 kc. Jednocześnie wspomniany przepis nie zabrania opracowania i posługiwania się przez uczestników obrotu wzorcami umownymi, nie przybierającymi postaci regulaminów w rozumieniu kodeksu cywilnego. Wyodrębnienie bowiem w art. 384 i 385 kc kwalifikowanych postaci wzorców umownych nie jest jednoznaczne z wykluczeniem legalnego istnienia innych wzorców, takich jak np. wspomniane OPWS.

[Zbigniew Kwaśniewski, Umowa spedycji, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1979, s.29–30.]

Każdy dobry spedytor posiada tzw. Ogólne Warunki Spedycyjne. Z reguły są przywołane generalnie w stopce papieru firmowego, faksu, faktury spedytora, a przytoczone *in ekstenso* na odwrocie papieru firmowego i/lub faktury. O ile zostały one podane do wiadomości klienta to stanowią uregulowanie kontraktowe i rozstrzygają przed prawem powszechnie obowiązującym.

Niektórzy spedytorzy mogą korzystać z Ogólnych Warunków Spedycyjnych publikowanych przez Krajową Izbę Gospodarczą (Polskie Ogólne Warunki Spedycyjne) lub krajowe stowarzyszenie spedytorów (Niemieckie Ogólne Warunki Spedycyjne - ADSp). W tym wypadku wystarcza generalne przywołanie regulacji, jako, że uważa się, iż tekst jest powszechnie dostępny.

Ponieważ diabeł zawsze tkwi w szczegółach a ogólne warunki pisane drobnym drukiem, których z reguły się nie czyta - warto zapoznać się z warunkami spedytora, z którym chcemy współpracować. Warunki te są uczciwe, ale odbiegają nieco od standardów np. Kodeksu cywilnego. W myśl dość powszechnie stosowanej zasady spedytor przyjmuje dyspozycje od klienta (o ile w umowie nie zapisano inaczej) nie dochodząc, czy osoba wydająca je w imieniu klienta jest do tego uprawniona. W drastycznym przypadku może

przyjąć dyspozycję o podstawieniu na jutro 50 samochodów od sprzątaczk i niestety klient będzie musiał pokryć koszty tego zdarzenia.

Równie powszechnym zapisem jest stwierdzenie, że spedytor ma obowiązek powiadomić klienta niezwłocznie o każdej przeszkodzie, zagrożeniu, czy zwłoce związanej z prowadzonym procesem spedycyjnym. Po pierwsze niezwłocznie nie oznacza natychmiast. Oznacza natomiast najszybciej, jak to jest możliwe, biorąc pod uwagę istniejące realia przepływu informacji i czasu pracy zarówno spedytora, jak i klienta. Co prawda rozwój środków łączności przesuwają granicę od niezwłocznie do natychmiast, ale pojęcia te nigdy nie będą w świetle prawa tożsame. Jeżeli samochód przewożący towar ulegnie wypadkowi, a zabezpieczenie ładunku wymaga określonych nakładów, to spedytor musi powiadomić o tym fakcie i kosztach zleceniodawcę i prosić o autoryzowanie decyzji.

Jeżeli uzyskanie decyzji zleceniodawcy nie jest możliwe, to obowiązkiem spedytora jest działać samodzielnie w najlepszym interesie klienta i dążyć do jak najszybszego powiadomienia zleceniodawcy o podjętych działaniach, celem uzyskania ich aprobaty i dalszych instrukcji.

Ważną zasadą przyjmowaną w Ogólnych Warunkach Spedycyjnych jest obowiązek klienta do opłacania należności frachtowych bez zmniejszenia i dochodzenie roszczeń w trybie odrębnym. Dotyczy to zarówno roszczeń z tytułu opóźnionej dostawy (w przypadku zawarcia umowy z terminem dostarczenia), jak i szkód w towarze. Zasada ta budzi często instynktowny sprzeciw klienta (nie dość, że zawalił sprawę, to mam mu płacić, jakby nic się nie stało). Z reguły okres przedawnienia roszczeń wynosi jeden rok. Warto dodać, że należności sporne, jakimi są między innymi należności z tytułu uszkodzenia towaru są płatne po udowodnieniu winy, a do takich należności należą także koszty przetrzymania (przestoju) środka transportu, które muszą być przez spedytora udokumentowane.

Wartość towaru powierzonego spedytorowi często wielokrotnie przekracza wartość kapitału jego firmy. Oznacza to ryzyko plajty spedytora w przypadku zniszczenia partii ładunku. Ryzyko plajty obciąża zarówno spedytora, jak i zleceniodawcę, który nie będzie miał od kogo dochodzić zwrotu pieniędzy za utracony towar. Wyjściem z sytuacji jest ubezpieczenie się przez spedytora od odpowiedzialności cywilnej. Aby ciągłość łańcucha ubezpieczonych była zachowana, spedytor wybierając podwykonawców powinien dobrać firmy ubezpieczone od odpowiedzialności cywilnej (np. przewoźnik samochodowy - ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika – ubezpieczenie CMR). Dlatego warto zapytać spedytora, czy jest ubezpieczony.

[Piotr M. Sikorski, Tomasz Zembrzycki, Spedycja w praktyce. Poradnik menedżera, CIM, Warszawa 1999, s.10-12.]