

Biedny Polak po szkodzie

Case study

Publikując artykuły o tematyce ubezpieczeniowej zawsze mam na uwadze jeden przewodni cel – każdy z nich musi być napisany tak, żeby trafił do czytelników. Dlatego w moich artykułach przewoźnik lub spedytor nie znajdziecie tego, co jest oczywiste i powszechnie znane, znajdzie natomiast to, co w jego pracy jest kluczowe do bezpiecznego prowadzenia biznesu. Niniejszy artykuł poświęcę omówieniu na przykładach szkód, do których doszło wskutek nieprzestrzegania przyjętego porządku, a które doprowadziły do znacznego uszczerbku finansowego przewoźników lub spedytorów.



W pierwszej części artykułu przyjrzymy się bliżej kwestiom dotyczącym przewoźników, w drugiej – spedytorów.

OC przewoźnika

Przykład 1

Wykonanie polecenia spedytora-oszusta

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r. Artykuł 12.

1. *Nadawca ma prawo rozporządzać towarem, a w szczególności zażądać od przewoźnika wstrzymania przewozu, zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też wydania go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym.*

Jerzy Różyk



Ponad 23 lata w branży ubezpieczeniowej (likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 8 lat w obsłudze szkód i ubezpieczeń dla branży TSL w firmach brokerskich.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód ubezpieczeniowych) oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na teście uczelni.

Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

Opis przypadku

Przewoźnik R. otrzymał od spedytora ukraińskiego S. zlecenie na przewóz opon z P. na Słowacji do M. w Rosji. Miejscem dostawy (odbiorcą) był urząd celny w M. w Rosji, transport miał przebiegać przez Ukrainę, w procedurze tranzytowej. Spedytor S. przekazał przewoźnikowi R. informację, że sam nie może podjąć ładunku z powodu chwilowego braku środków transportu, a ponieważ już raz współpracowali, zleca mu ten przewóz. Poinformował też, że jeżeli będzie dysponował samochodem, przejmie towar we Lwowie i dostarczy go na wskazane miejsce dostawy.

Zlecenie zostało przyjęte, umowa zawarta. Przewoźnik R. podał spedytorowi S. numery rejestracyjne pojazdów i nazwisko kierowcy, odebrał towar z P. na Słowacji, uzyskał niezbędną dokumentację, dokonał odprawy w wyjściowym urzędzie celnym. Po przekroczeniu granicy z Ukrainą od spedytora S. otrzymał dyspozycję udania się do urzędu celnego we Lwowie na ul. Gorodecką, gdzie ma rozładować towar, gdyż dalszy transport będzie realizował własnym środkiem transportu. Kierowca udał się do wskazanego urzędu celnego, wydał towar, zamknął karnet TIR i wrócił do Polski.

Po niedługim czasie przewoźnik R. od odbiorcy z M. w Rosji otrzymał reklamację, że towar nie został dostarczony. Urząd celny we Lwowie, gdzie rozładowano towar nie istnieje a poszukiwania spedytora S. nie przyniosły rezultatu.

Przyczyna szkody

Wykonano polecenie spedytora S. o wydaniu towaru podmiotowi innemu, niż określony w liście CMR. Nie respektowano wyłącznego prawa nadawcy do rozporządzania towarem (art. 12 Konwencji CMR)

Skutki

➤ Towarzystwo ubezpieczeniowe odmówiło pokrycia szkody z powodu wydania towaru osobie nieuprawnionej – decyzja utrzymana po odwołaniu.

➤ Przegrana w sądzie arbitrażowym w M. i konieczność zapłacenia odszkodowania za szkodę rzeczową w towarze w wys. 2.102.293,87 Rubli = ok. 190 tys. PLN = ok. 58 tys. EUR.

➤ Za złamanie tranzytowej procedury celnej, ukraiński urząd celny domagał się zapłacenia cla – pokryte z ubezpieczenia gwarancji z karnetu TIR, regres do przewoźnika R. na kwotę 50 tys. PLN. Łącznie: ok. 240 tys. PLN (na datę uznania) czyli wartość domu przewoźnika R.

Sugestia

Zwracamy uwagę na zapisy dokonane w liście CMR. Zgodnie z art. 12 konwencji CMR, władnym do zmiany odbiorcy lub miejsca odbioru jest wyłącznie nadawca (lub odbiorca w sytuacjach przewidzianych w art. 12).

Praktyki wykonywania poleceń otrzymywanych od spedytorów są dość powszechne – gdy otrzymacie je od spedytora-oszusta, efekt może być podobny jak w przykładzie.

Przykład 2

Kradzież towaru na postoju

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r.

Artykuł 17.

1. Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zagnięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

Opis przypadku

Przewoźnik K. otrzymał od spedytora zlecenie na przewóz elektroniki z Ł. w Polsce do J. w Szwecji. O 21.00 samochód zjechał z promu i przed 24.00 był na miejscu dostawy. Kierowcy nie zezwolono na zaparkowanie na wewnętrzny parking na terenie odbiorcy i wskazano zewnętrzny ogólnodostępny parking dla oczekujących na rozładunek. W nocy dokonano kradzieży 54 sztuk telewizorów.

Przyczyna szkody

Kradzież telewizorów z naczepy w czasie nocnego odpoczynku kierowcy.

Skutki

- Towarzystwo ubezpieczeniowe X. odmówiło pokrycia szkody z powodu nie spełnienia zaleceń odnośnie parkowania, określonych w polisie OCP - nie zaparkowania pojazdu na parking strzeżonym lub przy całonocnej stacji paliw.
- Złożono odwołanie - Towarzystwo ubezpieczeniowe X. nie zmieniło decyzji.
- Szkada została pokryta przez koreańskiego ubezpieczyciela L. z ubezpieczenia cargo. Przewoźnik K. otrzymał od kancelarii prawnej z W. Brytanii roszczenie (tzw. regres) na kwotę 25.650 EUR (ok. 92.000 PLN). Powołano się na ograniczenie odpowiedzialności do wagi towaru (art. 23.3 konwencji CMR) – roszczenie zostało zmniejszone do 19.500 EUR (ok. 80.000 PLN).
- Należność została zapłacona w całości, przewoźnik K. złożył w sądzie pozew przeciwko towarzystwu ubezpieczeniowemu X - oczekuje na wyznaczenie terminu rozprawy.
- Strata: ok. 80.000 PLN, czyli wartość kilkuletniego ciągnika siodłowego.

CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie likwidacji szkód z ryzyk transportowych, komunikacyjnych i związanych z odpowiedzialnością cywilną, a także w zakresie ubezpieczeń OC przewoźnika i spedytora.

CDS specjalizuje się w obsłudze szkód powstałych w transporcie oraz obsłudze ubezpieczeń transportowych.

Misją CDS jest wspomaganie branży TSL poprzez świadczenie usług związanych z doradztwem, obsługą szkód i roszczeń oraz serwisem ubezpieczeniowym.

www.cds-odszkodowania.pl

Sugestia

Zwracamy uwagę na zapisy dokonane w polisach OCP. Jeżeli zawierają zastrzeżenia odnośnie parkowania w określonych miejscach, dbajmy o to, aby tego przestrzegać lub wykupmy taką polisę OCP, która da nam większą swobodę przy wyborze miejsc postojów.

W większości przypadków, parkowanie w miejscach innych, niż określone w polisach kończy się odmową odszkodowania i szkodę musimy pokryć sami – pamiętajmy o tym.

Przykład 3

Zlecenie przewozu podwykonawcy-oszustowi

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r.

Artykuł 3.

Przy stosowaniu niniejszej Konwencji przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniedbania, za czynności i zaniedbania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji.

Opis przypadku

Przewoźnik D. otrzymał od spedytora zlecenie na przewóz kawy z B. w Niemczech do K. w Polsce. Z uwagi na brak wolnych środków transportu Przewoźnik D. (jako spedytor) „odsprzedał” zlecenie (już spedycyjne) przewoźnikowi R.

W zleceniu było zastrzeżenie, że nie może być ono dalej „odsprzedawane”. Przewoźnik R. pomimo tego zastrzeżenia „odsprzedał” zlecenie kolejnemu przewoźnikowi K. a ten jeszcze dalszemu przewoźnikowi B. Przewoźnik B. „odsprzedał” zlecenie kolejnemu przewoźnikowi, który okazał się oszustem. Towar został załadowany i nigdy nie dojechał do odbiorcy.

Przyczyna szkody

Utrata towaru wskutek działania przewoźnika-oszusta.

Skutki

- Towarzystwo ubezpieczeniowe X. odmówiło pokrycia szkody z powodu nie wpisania przewoźnika S. w list CMR. Złożono odwołanie – Towarzystwo ubezpieczeniowe X. nie zmieniło decyzji.

- Szkada została pokryta przez niemieckiego ubezpieczyciela A. z ubezpieczenia cargo. Niemiecki ubezpieczyciel skierował do sądu w Niemczech przeciwko przewoźnikowi D. pozew o zapłatę. Przewoźnik D. podnosił, że wystąpił w charakterze spedytora i nie ponosi winy w wyborze, gdyż zlecił przewóz wiarygodnemu przewoźnikowi R. Sąd uznał, że przewoźnik D. ponosi odpowiedzialność jak przewoźnik z art. 3 konwencji CMR i nakazał zapłacenie powodowi kwoty 102.000 EUR. W drodze sądowej ugody, niemiecki ubezpieczyciel A. zmniejszył kwotę roszczenia (regresu) do 36.500 EUR (148.000 PLN).
- Strata: ok. 148.000 PLN, czyli wartość całkiem nowego ciągnika siodłowego.

Sugestia

Zwracamy uwagę na to, jakie zlecenia otrzymujemy i jakie umowy zawieramy – od tego zależy nasza odpowiedzialność i w efekcie nasze bezpieczeństwo.

Przy przyjmowaniu zleceń należy również pamiętać, że tzw. „odsprzedawanie” zleceń nie przenosi na podwykonawcę odpowiedzialności. Skoro zawarliśmy umowę przewozu, ponosimy odpowiedzialność za siebie i wszystkie inne osoby i podmioty, którymi posługujemy się przy wykonaniu tej umowy.

W opisanym przypadku, nawet gdybyśmy występowali w charakterze spedytora, spotkalibyśmy się z zarzutem braku należytej staranności przy wykonywaniu obowiązków spedycyjnych. Konsekwencje byłyby podobne – brak odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Konsekwencje niewiedzy lub pomyłki mogą być bolesne – w tym przykładzie jest to aż 148.000 PLN.

OC spedytora

Przykład 1

Zawarcie przez spedytora umowy przewozu i zlecenie przewozu podwykonawcy – przewoźnikowi zawodowemu.

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r.

Artykuł 3.

Przy stosowaniu niniejszej Konwencji przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniechania, za czynności i zaniechania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji.

Opis przypadku

Spedytor P. otrzymał od swojego zleceniodawcy zlecenie przewozu sprzętu AGD z T. w Polsce do B. w Niemczech. Z uwagi na brak środków transportu oraz brak licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego, Spedytor P. standardowo zlecił przewóz podwykonawcy - przewoźnikowi R. Spedytor P. posiada zawarte jedynie ubezpieczenie OC spedytora. Towar został poważnie uszkodzony w czasie wypadku drogowego.

Przyczyna szkody

Uszkodzenie towaru wskutek wypadku drogowego.

Skutki

- Towarzystwo ubezpieczeniowe X. odmówiło pokrycia szkody z ubezpieczenia OC spedytora, gdyż spedytor P. zawarł umowę przewozu i jego odpowiedzialność wynika z konwencji CMR, a nie z kodeksu cywilnego, co nie jest przedmiotem ubezpieczenia OC spedytora. Złożono odwołanie - Towarzystwo ubezpieczeniowe X. nie zmieniło decyzji. Spedytor P. skierował przeciwko towarzystwu ubezpieczeniowemu pozew do sądu. Sąd I instancji przyznał rację towarzystwu ubezpieczeniowemu X. i oddalił pozew. Sąd orzekł, że spedytor P. zawarł umowę przewozu i odpowiada na podstawie art. 3 konwencji CMR, gdyż ponosi odpowiedzialność za osoby i podmioty, którymi posługuje się przy wykonaniu umowy przewozu. Sąd uznał, że przy określeniu odpowiedzialności nie ma znaczenia, że spedytor nie ma własnych środków, ani też odpowiedniego ubezpieczenia – ważne jest, jaka umowa wiązała strony.

- Spedytor P. musiał pokryć szkodę z własnych środków – aż 125.000 PLN.

Sugestia

Przy przyjmowaniu zleceń należy pamiętać, jaką umowę zawieramy na ich podstawie. Jeżeli ma to być umowa na zorganizowanie przewozu, bez względu na to, jakie zapisy są w zleceniu, doprecyzujmy to ze zleceniodawcą i potwierdźmy to na piśmie (faksem lub mailem). Zleceniodawca musi też wiedzieć, że przewóz towaru zlecieliśmy zawodowemu przewoźnikowi – naszemu podwykonawcy.

Jeżeli może dojść do sytuacji, gdy zostaniemy uznani za przewoźnika (tutaj umownego), zaasekurujmy się zawierając dodatkową umowę OC przewoźnika w ruchu międzynarodowym (lub też w krajowym). Możemy również postarać się o rozszerzenie zakresu OCS o OCP umownego. W każdym przypadku da to nam zabezpieczenie na wypadek uznania nas w sporze z wierzycielem za przewoźnika.

Konsekwencje niewiedzy lub zaniechań mogą doprowadzić do konieczności pokrycia szkody z własnych środków – 125.000 PLN, to strata wyników wielomiesięcznej pracy spedytora.

Przykład 2

Zawarcie umowy spedycji i zlecenie przewozu przewoźnikowi-oszustowi.

Ustawa Kodeks Cywilny z dnia 23 kwietnia 1964 r. (Dz.U. z 1964r. Nr 16, poz. 93)

Art. 799

Spedytor jest odpowiedzialny za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w wyborze.

Opis przypadku

Spedytor M. otrzymał od swojego zleceniodawcy zlecenie przewozu sprzętu elektronicznego z W. w Polsce do P. we Francji. Spedytor M. nie dysponuje środkami transportu, nie posiada również licencji na wykonywanie międzynarodowego trans-

portu drogowego - prowadzi tylko działalność spedycyjną. Spedytor M. posiada zawarte jedynie ubezpieczenie OC spedytora. Za pośrednictwem internetowej giełdy transportowej T. spedytor M. nawiązał kontakt z węgierskim przewoźnikiem i zlecił mu przewóz towaru. Towar został załadowany i nigdy nie dojechał do odbiorcy.

Przyczyna szkody

Utrata towaru wskutek działania przewoźnika-oszusta.

Skutki

- Towarzystwo ubezpieczeniowe X. odmówiło pokrycia szkody z ubezpieczenia OC spedytora, uzasadniając, że nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa i powołując się na istniejące orzecznictwo sądów. Towarzystwo ubezpieczeniowe X. zarzuciło spedytorowi M., że przy wyborze przewoźnika nie wykazał się należyłą starannością w wyborze przewoźnika.
- Zleceniodawca T. domaga się od spedytora M. pokrycia szkody w wys. 157.000 EUR.

Sugestia

Kierując zlecenie do nowego przewoźnika należy pamiętać, że może trafić ono do przewoźnika-oszusta. Przy istniejącym systemie weryfikacji przewoźników na giełdach transportowych, łatwo jest na takiej giełdzie zarejestrować się oszustowi podającym się za lub podszywającego się pod istniejącego przewoźnika.

Należy więc wnikliwie weryfikować przewoźników – szczególnie nowych i z kontaktów z giełd transportowych. Konsekwencją zlecenia przewozu przewoźnikowi-oszustowi może być poważna strata finansowa – w opisanym przypadku to aż 157.000 EUR = ok. 640.000 PLN, czyli 80 metrowe mieszkanie w dużym mieście.

To zaledwie kilka przykładów obrazujących, jaki wpływ może mieć szkoda oraz brak odpowiedniej wiedzy, czy też stosownych procedur na byt i istnienie firmy transportowej lub spedycyjnej.

Jak widać z przykładów, koszt niefrasobliwości może być spory – można stracić samochód, dom lub mieszkanie.

Warto więc zatrzymać się chwilę nad lekturą i przez pryzmat przywołanych przykładów ocenić, co możemy jeszcze poprawić, co wprowadzić i jak się zabezpieczyć. Kwoty roszczeń z przykładów dowodzą, że warto się nad tym zastanowić. ◀

Jerzy Różyk

www.cds-odszkodowania.pl



Do tej pory w dziale ubezpieczeniowo-prawnym, przygotowywanym we współpracy z CDS Odszkodowania przedstawiliśmy następujące tematy:

- Jak zawrzeć dobre ubezpieczenie OC przewoźnika
◀ TSLbiznes 3/2010 (str. 44)
- Gdzie parkować, czyli o kradzieżach w transporcie towarów
◀ TSLbiznes 4/2010 (str. 68)
- Za co odpowie spedytor, czyli o ubezpieczeniu OC spedytora
◀ TSLbiznes 5/2010 (str. 52)
- Deklaracja wartości towaru a odpowiedzialność przewoźnika
◀ TSLbiznes 6/2010 (str. 66)

Zapraszamy do zapoznania się z artykułami z wydań archiwalnych. Czytelników zainteresowanych otrzymaniem wydań archiwalnych prosimy o kontakt:

redakcja@tsl-biznes.pl

www.forumtransportu.pl

Forum
transportu.pl

W dobrym
kierunku