

Za co odpowie spedytor, czyli o ubezpieczeniu OC spedytora



Na temat odpowiedzialności spedytora rozpisują się bardziej lub mniej uznani prawnicy i specjaliści. Z łatwością można więc też znaleźć wiele artykułów i porad, które jednak dość ogólnie traktują tę tematykę.

Ze względu na trudność tematu, postaram się w sposób prosty i zrozumiały wyjaśnić, za co tak na prawdę odpowiada spedytor, za co zaś nie ponosi odpowiedzialności oraz wskazać zagrożenia, jakie niesie prowadzenie tej działalności.

W praktyce, większość spedytorów nie dysponuje własną flotą oraz nie ma licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego i ogranicza zakres swojej działalności wyłącznie do organizowania przewozu towarów. Zakres merytoryczny artykułu będzie więc ograniczał się jedynie do tego, co związane jest z przedmiotem wykonywania typowej działalności spedycyjnej, czyli do organizowania przewozu.

Istota spedycji

Istotą spedycji jest wykonywanie czynności niezbędnych do przemieszczenia towaru. Wynika to z art. 794 kodeksu cywilnego, który określa dość jednoznacznie, że obowiązki spedytora polegają jedynie na organizowaniu przemieszczania towaru z punktu A do punktu B (jeśli do tego ogranicza swoją działalność). Art. 794 k.c. nie zobowiązuje spedytora do samego przewozu.

Większość firm spedycyjnych oraz przewoźników prowadzi działalność spedycyjną w ograniczonym zakresie. Dla takiej działalności, typowymi usługami spedycyjnymi są między innymi:

- poradnictwo spedycyjne – udzielanie porad w zakresie przygotowania transportu,
- zawieranie z przewoźnikami umów o przewóz,
- wybór środka transportu,
- monitorowanie procesów związanych z załadunkiem, przeładunkiem, przewozem oraz rozładunkiem towarów,
- ubezpieczanie towaru.

Organizowanie przewozu towaru wymaga więc zaangażowania w proces przemieszczania towaru podmiotów zawodowo trudniących się przewozem, czyli przewoźników.

Odpowiedzialność cywilna spedytora – podstawowe regulacje prawne

Podstawowe regulacje dotyczące umowy spedycji i zakresu odpowiedzialności cywilnej spedytora zawarte są w art. 794 i następnym kodeksu cywilnego a w szczególności w:

art. 794 k.c.

§ 1. Przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem.

§ 2. Spedytor może występować w imieniu własnym albo w imieniu dającego zlecenie.

art. 799 k.c.

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

art. 800 k.c.

Spedytor może sam dokonać przewozu. W tym wypadku spedytor ma jednocześnie prawa i obowiązki przewoźnika.

Przy określaniu odpowiedzialności cywilnej spedytora, zastosowanie mają również między innymi:

art. 355 k.c.

§ 1. Dłużnik obowiązany jest do staranności ogólnie wymaganej w stosunkach danego rodzaju (należyta staranność).

§ 2. Należyta staranność dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności.

art. 429 k.c.

Kto powierza wykonanie czynności drugiemu, ten jest odpowiedzialny za szkodę wyrządzoną przez sprawcę przy wykonywaniu powierzonej mu czynności, chyba że nie ponosi winy w wyborze albo że wykonanie czynności powierzył osobie, przedsiębiorstwu lub zakładowi, które w zakresie swej działalności zawodowej trudnią się wykonywaniem takich czynności.

oraz wiele innych artykułów regulujących kwestie umowy i zobowiązań, a także istniejąca doktryna oraz niezbyt bogate orzecznictwo.

Odpowiedzialność w praktyce, czyli za co odpowiada, a za co nie odpowiada spedytor

Podstawowym obowiązkiem spedytora jest organizowanie przemieszczania towaru z punktu A do punktu B. Spedytor, przy wykonywaniu swoich obowiązków, zgodnie z art. 355 k.c. zobowiązany jest do zachowania należytej staranności. Owa należyta staranność przejawia się m.in. tym, że spedytor musi dość precyzyjnie wykonać usługę (spedycji), sto-

sować wszelkie zalecenia zleceniodawcy określone w umowie lub zleceniu, a także powierzyć wykonanie przewozu takim przewoźnikom (lub zorganizowanie przewozu dalszym spedytorem), którzy z uwagi na swój profesjonalizm zasługują na zaufanie, czyli dają gwarancję wykonania zlecenia, posiadają odpowiednie zezwolenia, ubezpieczenie i pojazdy do przewozu towaru, itp.

Jaką więc odpowiedzialność ponosi spedytor?

Jeżeli spedytor realizuje wszelkie zalecenia określone w umowie lub zleceniu, a także powierzy wykonanie przewozu odpowiednim przewoźnikom, wykazuje się należyłą starannością i praktycznie nie ponosi żadnej odpowiedzialności.

Spedytor nie może bowiem ponosić odpowiedzialności za szkodę powstałą w czasie przewozu towaru przez przewoźnika tylko dlatego, że do szkody w ogóle doszło. Nie może też ponosić odpowiedzialności tylko dlatego, że jest odpowiedzialny za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia lub gdy powierza wykonanie czynności drugiemu, bowiem art. 799 i 429 k.c. uzależniają istnienie odpowiedzialności spedytora od jego winy w wyborze przewoźnika.

Mówiąc wprost, brak winy w wyborze zwalnia spedytora z odpowiedzialności. Art. 429 k.c., niezależnie od przesłanki winy, dodatkowo zwalnia spedytora z odpowiedzialności, gdy zleci on przewóz zawodowemu przewoźnikowi.

Jeżeli więc spedytor wykaże, że spełnił obowiązek określony w art. 355 k.c. i dołożył należytej staranności w wykonaniu usługi oraz zaangażował do przewozu właściwego przewoźnika, nie poniesie odpowiedzialności za ewentualną szkodę powstałą w czasie przewozu towaru przez przewoźnika (wyrok Sądu Najwyższego z 27 stycznia 2004 r. sygn. akt II CK 389/02, Biuletyn SN 2004/6/8).

W większości przypadków szkód powstałych w czasie przewozu przez podwykonawców (zawodowych przewoźników) nie ma podstaw prawnych do stwierdzenia istnienia odpowiedzialności spedytora. Fakt braku odpowiedzialności spedytora za samą szkodę nie zwalnia go jednak z pewnych obowiązków umownych, jak np. z obowiązku zgłoszenia reklamacji, pomocy w zaspokojeniu roszczeń swojemu zleceniodawcy przez przewoźnika odpowiedzialnego za naprawienie szkody, itp.

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

Kiedy zatem spedytor będzie ponosił odpowiedzialność?

Spedytor będzie ponosił odpowiedzialność za ewentualną szkodę, jeżeli zostanie mu udowodniony brak lub nienależyta staranność w wykonaniu umowy (np. nie zadbanie o odpowiedni środek transportu, odpowiednie ubezpieczenie, itp.) bądź wina w wyborze przewoźnika-podwykonawcy.

Zakres tej odpowiedzialności będzie jednak uzależniony od okoliczności powstania szkody oraz od związku przyczynowego pomiędzy rodzajem uchybienia a szkodą. Szerzej o winie w wyborze w dalszej części artykułu.

Zagrożenia, jakie niesie prowadzenie działalności spedycyjnej

a) kontrakt handlowy, umowa handlowa

Wykonywanie usług spedycyjnych nierzadko opiera się na umowach z kontrahentami, które regulują prawa i obowiązki stron kontraktu. Często zdarza się, że spedytorzy podpisują umowy, które nie są dla nich korzystne i powodują duże zagrożenie własnego interesu w przypadku powstania szkody w transporcie.

Z przeprowadzonych ostatnio audytów oraz spraw, które opiniowałem, wynika, że duże podmioty, szczególnie dystrybutorzy sprzętu elektronicznego i AGD, wymuszają na spedytorach przyjmowanie odpowiedzialności za każdą szko-



Branżowy serwis informacyjny
www.4trucks.pl



4Trucks.pl
 z myślą o transporcie

dę (traktują spedytora jak przewoźnika) i niejednokrotnie do wartości towaru (na podstawie art. 24 Konwencji CMR) lub nawet do wysokości poniesionej szkody (na podstawie art. 26 Konwencji CMR).

Jakie wynika z tego zagrożenie dla spedytora?

Wstępując w stosunek umowny jako przewoźnik, spedytor ponosi odpowiedzialność nie na zasadach określonych w kodeksie cywilnym, ale odpowiada na podstawie Konwencji CMR lub ustawy Prawo Przewozowe. W przypadku szkody powstałej w czasie przewozu realizowanego przez przewoźnika podwykonawcę, spedytor może w takim przypadku ponosić odpowiedzialność, jaką ponosi przewoźnik. Jeżeli nie ma odpowiedniego ubezpieczenia (OC przewoźnika) będzie to skutkowało pokryciem przez niego szkody z własnych środków, gdyż standardowe ubezpieczenie OC spedytora tego nie pokryje. I małym pocieszeniem będzie fakt, że spedytor będzie ponosił odpowiedzialność w granicach odpowiedzialności przewoźnika (np. z art. 23.3 Konwencji CMR), skoro i tak będzie zmuszony do jej pokrycia – występując jako spedytor, mógłby uwolnić się od odpowiedzialności.

Dużo większym zagrożeniem jest występowanie jako przewoźnik i przyjmowanie na siebie odpowiedzialności do wartości towaru, tj. z art. 24 Konwencji CMR. W tym przypadku, powyższe ograniczenie nie miałyby zastosowania, a przy wartościach przewożonych towarów sięgających 200 tys. euro, totalna szkoda mogłaby generować dość pokaźną stratę dla spedytora.

Największym zagrożeniem jest występowanie jako przewoźnik i przyjmowanie na siebie odpowiedzialności do wysokości poniesionej szkody, tj. z art. 26 Konwencji CMR (określonej kwoty specjalnego interesu w dostawie). W takim przypadku odpowiedzialność spedytora (tutaj jako przewoźnika) nie byłaby ograniczona wartością towaru, a odpowiadałby on do wysokości poniesionej i udowodnionej szkody – szkoda rzeczowa w towarze i inne szkody następcze, jak np. utracony zysk, koszt utraconego kontraktu, itp.

Podpisywanie takich umów stanowi zbyt duże ryzyko dla bezpieczeństwa finansowego spedytora. Nawet gdyby chciał on przerzucić odpowiedzialność na przewoźnika, musiałby najpierw zadbać, aby ten taką odpowiedzialność przyjął w umowie przewozu, co nie jest z różnych powodów sprawą łatwą. Dlaczego? Otóż z powodu:

- zbyt niskiego poziomu wiedzy spedytorów obsługujących zlecenia
- braku możliwości oceny skutków prawnych zapisów w umowie spedycyjnej
- braku czasu na odpowiednie przygotowanie zleceń transportowych
- stosowanie kiepskich i powtarzalnych procedur spedycyjnych
- problemów w znalezieniu przewoźnika zainteresowanego przyjęciem zlecenia z tak dużą odpowiedzialnością
- zbyt długiego czasu na zaasekurowanie umowy odpowiednim ubezpieczeniem.

Podpisując umowy z kontrahentami, należy więc zastanowić się, czy jesteśmy w stanie zarobić na kontrakcie na tę jedną szkodę, którą będziemy musieli pokryć z własnych środków.

b) zlecenie na wykonanie usługi (tzw. zlecenie spedycyjne)

Prowadzone przez nas sprawy dotyczące zgłaszanych roszczeń lub szkód w transporcie dowodzą, że wiele sporów ma swoją genezę w zleceniach spedycyjnych.

Jakie wady posiadają zlecenia i z jakim zagrożeniem się one wiążą?

Pierwszym zagrożeniem jest brak w zleceniu informacji określających charakter umowy. W większości zleceń treść nic o tym nie mówi, a charakter zawieranej umowy określa jedynie tytuł „zlecenie spedycyjne” – praktycznie takie zlecenia niczym nie różnią się od zleceń transportowych, gdyż ich treść jest podobna.

Sugestia:

zadbajmy o to, aby w zleceniach było wyraźnie określone, że nasz zleceniodawca zleca nam zorganizowanie przewozu lub transportu (nie sam przewóz); jeżeli nie jest to możliwe, określajmy to sami poprzez odpowiednią adnotację na zleceniu.

Drugim zagrożeniem jest określanie w takim zleceniu wynagrodzenia za przewóz lub fracht. Przy braku określenia charakteru umowy, taki zapis może spowodować, że spedytor będzie uznany za przewoźnika (nawet umownego), a to ma duży wpływ na jego odpowiedzialność.

Sugestia:

unikajmy w zleceniach spedycyjnych zapisów: fracht lub przewóz; można użyć po prostu stwierdzenia „wynagrodzenie za usługę” – jeżeli o to zadbamy, z samego zlecenia będzie wiadomo, o jaką usługę chodzi.

Trzecim zagrożeniem jest brak zleceń lub lakoniczne potwierdzenia przesyłane via e-mail. I choć brak formalnej umowy nie oznacza, że ona nie istnieje, przy szkodzie lub sporze może spowodować spore trudności dowodowe – niektóre zakłady ubezpieczeń żądają, aby zlecenia miały formę pisemną (zlecenie przesłane via e-mail nie jest traktowane jako zlecenie na piśmie).

Sugestia:

bez względu na wszystko, starajmy się wprowadzić procedury, umożliwiające udokumentowanie istnienia zawieranych umów; nawet przy trudnościach w uzyskaniu odpowiednich zleceń, możemy przecież w odpowiedzi zamieścić zapis, że akceptujemy otrzymane zlecenie na zorganizowanie przewozu – to niewiele kosztuje, a sporo możemy zyskać.

Uwaga! Brak jednoznacznych zapisów w zleceniach (umowach) doprowadza niejednokrotnie do znacznych utrudnień w ustalaniu odpowiedzialności za szkodę a akceptowane błędy powodują możliwość powstania odpowiedzialności, której nie zamierzaliśmy przyjąć.

Należy więc pamiętać, że zaakceptowane zlecenie jest umową i powoduje powstanie stosunku umownego. Jeśli już chcemy zawrzeć umowę, miejmy wpływ na to, jaki będzie jej charakter, gdyż od tego będzie zależała nasza odpowiedzialność.

c) wina w wyborze przewoźnika a rażące niedbalstwo

Powyżej opisałem skrótowo, na czym polega wina w wyborze przewoźnika. Teraz ujmę problem trochę szerzej.

Co to jest wina w wyborze przewoźnika?

Zgodnie z art. 799 k.c., spedytor jest odpowiedzialny za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w wyborze.

Tak więc, jeżeli spedytor ponosi winę w wyborze przewoźnika, którym posługuje się przy wykonaniu zlecenia, jest odpowiedzialny za wszelkie szkody, które powstaną w czasie wykonywania przewozu przez tego przewoźnika.

Wina w wyborze (art. 799 k.c. lub art. 429 k.c. w związku z art. 799 k.c.) polega na braku staranności w wyborze przewoźnika-podwykonawcy, któremu spedytor powierza wykonanie przewozu towaru. Dla określenia winy w wyborze ważne jest wystąpienie uchybienia co do wyboru właściwej osoby oraz istnienie uprawnienia do samodzielnego działania podwykonawcy, któremu powierzono wykonanie przewozu.

Kiedy można przypisać spedytorowi winę w wyborze przewoźnika?

Zgodnie z art. 355 k.c., spedytor, przy wykonywaniu swoich obowiązków, zobowiązany jest do należytej staranności, jaka wynika z zawodowego charakteru jego działalności. W praktyce wiąże się to z powierzeniem wykonania usługi takim przewoźnikom, którzy z uwagi na swój profesjonalizm zasługują na zaufanie (patrz: wyrok Sądu Najwyższego z 27 stycznia 2004 r. sygn. akt II CK 389/02, Biuletyn SN 2004/6/8). Doktryna określa, że właściwy przewoźnik to taki, który da gwarancję wykonania zlecenia, ma odpowiednie kwalifikacje i uprawnienia do prowadzenia działalności transportowej, ma odpowiednie ubezpieczenie lub posiada odpowiednie pojazdy dla przewozu towaru.

Ogólnie rzecz ujmując, wspomniane powyżej uchybienie może przejawiać się np. nieupewnieniem się, że przewoźnik-podwykonawca da gwarancję należytego wykonania zlecenia a czasem nawet wykonania zlecenia. Spedytor powinien więc wziąć pod uwagę wszystkie czynniki wpływające na wykonanie i jakość wykonania przewozu.

W wielu przypadkach trudne jest jednoznaczne określenie istnienia winy spedytora, a tym samym jego odpowiedzialności na gruncie pozasądowym. W tej materii istnieje – choć nie dość bogate orzecznictwo – np. wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 28 marca 2006 r. sygn. akt I ACa 49/06, który zmienił wyroki sądów niższych instancji, a w którym sąd wskazał na istnienie rażącego niedbalstwa spedytora w wyborze przewoźnika oraz wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 27 stycznia 2004 r., sygn. akt II CK 389/02, w którym wskazał na wątpliwe istnienie odpowiedzialności spedytora za zastosowanie przez przewoźnika właściwego środka transportu użytego to przewozu towaru.

Istnienie winy spedytora w wyborze podwykonawcy powoduje więc, że spedytor jest odpowiedzialny za podwykonawcę. Ponośi on wprawdzie odpowiedzialność za swoje działanie, które wynika z braku staranności w wyborze tego podwykonawcy, ale to może doprowadzić do postawienia mu przez zakład ubezpieczeń zarzutu rażącego niedbalstwa.

Kiedy wina w wyborze może być uznana za rażące niedbalstwo?

Spedytorzy często korzystają z giełd transportowych i zlecają przewóz towarów przygodnym przewoźnikom. To powoduje, że nie mają wielkiej możliwości zweryfikowania przewoźników, którym zlecają przewóz. Przy istniejącym systemie weryfikacji przewoźników na giełdach transportowych, łatwo zarejestrować się na takiej giełdzie oszustowi podającym się za lub podszywającym się pod istniejącego przewoźnika. Jeżeli więc zlecenie trafi do takiego przewoźnika (e-mailem, telefonicznie lub faksem), o problem nie trudno. Gorzej, gdy spe-



Fot. SXC.hu

dytor zamieszcza na giełdzie swoje ogłoszenie o wolnym ładunku. Informuje tym przewoźników o możliwości zlecenia im przewozu, poprawia więc swoją skuteczność, ale wystawia się również przewoźnikom-oszustom. Jeżeli więc taki przewoźnik-oszust skontaktuje się ze spedytorem i przypadkiem dowie się, jaki towar będzie przewożony, chętnie podejmie się przewozu, nawet za niską zapłatę.

Umowa zostaje zawarta, towar załadowany i... miejscem powstania szkody jest brama wyjazdowa z terenu nadawcy. Towar oczywiście zostaje bezpowrotnie utracony, zleceniodawca po pewnym czasie występuje do spedytora z roszczeniem i zostaje uruchomiona cała lawina czynności związanych ze szkodą.

Czy w takim przypadku można przypisać spedytorowi rażące niedbalstwo?

Na pewno można mu przypisać brak staranności w wyborze przewoźnika. A czy można mu przypisać rażące niedbalstwo, zależy niejednokrotnie od oceny sądu (patrz: wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 28 marca 2006 r. sygn. akt I ACa 49/06).

Czy w takim przypadku, szkodę pokryje ubezpieczenie OCS?

Raczej nie, gdyż brak staranności może być łatwo zamienione przez zakład ubezpieczeń na rażące niedbalstwo, a to już w większości przypadków wyłącza odpowiedzialność ubezpieczycieli – oczywiście nie wszystkich. Spedytor może być więc zmuszony do pokrycia szkody z własnych środków, a to niejednokrotnie nie są małe kwoty.

d) spedytor, jako przewoźnik faktyczny

Zgodnie z art. 800 k.c. spedytor może sam dokonać przewozu, np. wykorzystując własne środki transportu. W takim wypadku spedytor poniekąd automatycznie wstępuje w stosunek umowny jako przewoźnik i wchodzi w prawa i obowiązki przewoźnika.

Jeśli więc spedytor przyjmuje zlecenie spedycyjne i sam dokonuje przewozu, jego odpowiedzialność jest ukształtowana przez Konwencję CMR lub ustawę Prawo Przewozowe – czyli ponosi odpowiedzialność jak przewoźnik.

e) spedytor, jako przewoźnik umowny

Jeżeli spedytor sam dokonuje przewozu, wstępuje w stosunek umowny jako przewoźnik i nie występuje już i nie ponosi odpowiedzialności jako spedytor.

Co, kiedy spedytor występuje jako spedytor, a jest wpisany w poz. 16 listu CMR?

I tutaj powstaje dylemat – czy spedytor występuje w umowie przewozu jako spedytor, czy może jest wtedy przewoźnikiem i dalej, czy jego odpowiedzialność wynika z kodeksu cywilnego, czy może z konwencji CMR.

W doktrynie bardzo często czytamy o tzw. przewoźniku umownym, przewoźniku faktycznym, przewoźniku sukcesywnym. Pozornie określenia te mówią o jednym – o przewoźniku, ale jest między nimi dość spora różnica.

Przewoźnik umowny – Przewoźnik zawierający umowę przewozu, ale nie biorący udziału w samym przewozie

Przewoźnik faktyczny (rzeczywisty) – Przewoźnik wykonujący umowę przewozu (przewóz)

Przewoźnik sukcesywny – Przewoźnik drugi lub kolejny, który realizuje umowę przewozu (przewóz)

Jeżeli więc przewoźnik zawiera ze swoim zleceniodawcą umowę przewozu, następnie zleca przewóz przewoźnikowi (podwykonawcy) i sam nie bierze udziału w transporcie, wstępuje w stosunek prawny jako tzw. przewoźnik umowny. Przewoźnik-podwykonawca jest wtedy traktowany jako przewoźnik faktyczny (rzeczywisty) – nie mylić z przewoźnikiem sukcesywnym.

Niestety lakoniczność i niejednoznaczność zapisów w zleceniach i przypadkowe wpisy w listach przewozowych CMR doprowadzają do tego, że trudno jest ocenić wprost, w jakim charakterze występuje dany podmiot.

Podobnie jest w przypadku spedytora. Wpisanie go w poz. 16 listu przewozowego CMR może spowodować, że zostanie on uznany za przewoźnika umownego (oczywiście przy założeniu, że nie dysponuje środkami transportu i sam nie realizuje przewozu – taki model spedytora założyłem). Jeżeli zlecenie nie określa, jakie czynności zostały zlecone spedytorowi (zorganizowanie przewozu, czy przewóz), a na dodatek określono w nim wysokość zapłaty za fracht lub za przewóz, z pewnością taki spedytor zostanie uznany za przewoźnika umownego i będzie ponosił odpowiedzialność na podstawie konwencji CMR.

Jakie wynika z tego faktu zagrożenie dla spedytora?

Uznanie spedytora za przewoźnika umownego spowoduje, że zakład ubezpieczeń może nie przyjąć (mogę zaryzykować stwierdzenie, że nie przyjmie) odpowiedzialności z zawartej przez niego umowy ubezpieczenia OC spedytora.

Ponieważ nie posiada on licencji na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego drogowego transportu towarów (w końcu nie jest przewoźnikiem i nie jest mu ona potrzebna), spedytor nie ma zawartego ubezpieczenia OC przewoźnika w ruchu międzynarodowym, tak więc szkodę będzie musiał pokryć sam. A to czasami znacznie powyżej 100 tys. EUR.

Taka sytuacja jest jednak czasami korzystna dla spedytora, albowiem w niektórych przypadkach (szczególnie jeśli chodzi o szkody w elektronice) odpowiedzialność cywilna spedytora (który odpowiada do wysokości szkody) jest dużo wyższa od odpowiedzialności przewoźnika, którego odpowiedzialność może być ograniczona z art. 23 ust. 3 konwencji CMR (odpowiedzialność do wagi towaru). To zaś może powodować, że z owych 100 tys. EUR będzie musiał zapłacić tylko np. 30 tys. EUR.



f) procedury stosowane w firmach spedycyjnych

Doświadczenie wskazuje, że wprowadzenie w firmie spedycyjnej odpowiednich procedur może uchronić ją przed skutkami dość kłopotliwych i niemałych roszczeń.

Jakie zagrożenia wiążą się z niewłaściwymi procedurami lub ich brakiem?

Pierwszym zagrożeniem jest wadliwe zlecenie otrzymywane przez spedytora – szerzej o tym we wcześniejszej części artykułu.

Drugim zagrożeniem jest brak analizy dokumentacji transportowej lub niewłaściwe wnioski z jej lektury. Okazuje się i to dość często, że niektórzy zleceniodawcy wpisują spedytora w poz. 16 listu przewozowego CMR. Negatywne skutki „bycia przewoźnikiem umownym” są zauważane dopiero po zaistnieniu jednej lub kilku szkód.

Sugestia:

zadbajmy o to, aby nasz kontrahent miał świadomość, że jesteśmy spedytorem i wiedział, jaką pełni rolę w procesie przewozu towarów; jeśli już akceptujemy takie rozwiązanie, zadbajmy o to, aby zawrzeć odpowiednie ubezpieczenie, które zaasekuruje nas w takich przypadkach.

Trzecim zagrożeniem jest nie do końca właściwy dobór podwykonawców (przewoźników). Zamieszczanie ofert na giełdach transportowych niesie za sobą ryzyko udzielenia zlecenia przewozu przewoźnikowi-oszustowi. Jedna taka szkoda z udziałem przewoźnika-oszusta na sto tys. euro konsumuje efekt nawet kilkuletniej pracy. Takie szkody zdarzają się i to dość często.

Sugestia:

korzystajmy z usług zaufanych i sprawdzonych przewoźników; unikajmy umów z przewoźnikami na siłę oferującymi nam swoje usługi lub co do których mamy wątpliwości.

W tej części artykułu podałem zaledwie kilka zagrożeń wynikających ze stosowania przez spedytora niewłaściwych procedur. Wszystkie przykłady mogą stanowić poważne zagrożenie dla interesu spedytora po zaistnieniu szkody. Dla własnego bezpieczeństwa warto jest więc zadbać o odpowiedni poziom wiedzy spedytorów w firmie i wprowadzić odpowiednie procedury.

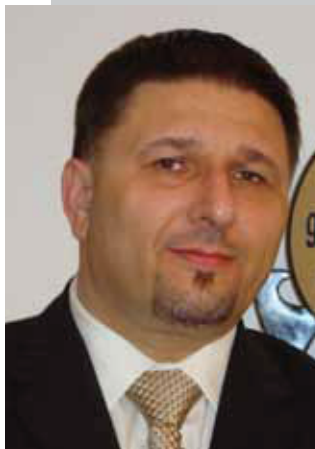
g) wadliwe ubezpieczenie OC spedytora

Niewielu spedytorów zdaje sobie sprawę, w jakim zakresie odpowiadają za wykonywane przez siebie czynności i potrafi ocenić realną przydatność zawieranych ubezpieczeń OC spedytora. Również niewielu pośredników ubezpieczeniowych dysponuje odpowiednią wiedzą, która pozwala im ocenić, jakie ryzyko wiąże się z wykonywaniem zawodu spedytora, dlatego „sprzedają” spedytorom jedynie polisy, a nie ubezpieczenie finansowe. Nie wszystkie zakłady ubezpieczeń są też w stanie odpowiednio ubezpieczyć zaproponować.

Spedytorzy zazwyczaj posiadają zawarte umowy ubezpieczenia OC spedytora, które uwzględniają jego standardową odpowiedzialność wynikającą z przepisów prawa.

Ponieważ spedytor jest odpowiedzialny za przewoźników, którymi posługuje się przy wykonywaniu zlecenia (również za nienależyte wykonanie umowy przewozu, a tym samym za

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 tejże 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.

powstałe w czasie przewozu szkody), jego odpowiedzialność ogranicza się praktycznie do winy w wyborze przewoźnika.

W większości przypadków trudno jest doszukać się winy spedytora w wyborze przewoźnika, a jeśli już się uda ją wykazać, zakład ubezpieczeń chętnie zarzuci spedytorowi brak należytej staranności w wyborze przewoźnika. Taki brak staranności zakład ubezpieczeń łatwo i chętnie zamieni na rażące niedbalstwo. Efekt będzie taki, że zakład ubezpieczeń, w którym zawarliśmy umowę ubezpieczenia OC spedytora, nie przyjmie odpowiedzialności za szkodę – odmówi wypłaty odszkodowania.

Inaczej jest, gdy spedytor zostaje wpisany w poz. 16 listu CMR. Wstępuje wtedy w stosunek prawny, jako tzw. przewoźnik umowny. Nie ma tutaj znaczenia, że sam nie dokonywał przewozu – odpowiada jak przewoźnik. Tradycyjne ubezpieczenie OC spedytora nie uwzględni takiego rozszerzenia. W sytuacji, gdy spedytor zostanie uznany za przewoźnika i będzie zobowiązany do pokrycia szkody, ubezpieczenie tego nie pokryje.

Jakie jest rozwiązanie dla takich sytuacji?

Rozwiązanie jest proste – należy zawrzeć ubezpieczenie OC spedytora uwzględniające taki zakres, jaki pokryje naszą odpowiedzialność. Dla powyższych przykładów będzie to ubezpieczenie uwzględniające rażące niedbalstwo, rozszerzone o OC przewoźnika umownego.

Takie rozwiązania oczywiście powodują, że składka za ubezpieczenie OC spedytora jest wyższa, ale jeśli ma ono chronić go przed odpowiedzialnością w dziesiątkach czy setkach tysięcy euro, warto jest zainteresować się takim rozwiązaniem.

Prowadząc działalność spedycyjną zadbajmy o to, żeby prawidłowo oceniać swoją odpowiedzialność za wykonywane przez nas czynności. W większości przypadków naszą odpowiedzialność (bez względu na podstawę prawną) można zaasekurować odpowiednimi procedurami lub stosowną umową ubezpieczenia. Należy też odejść od przyzwyczajenia i korzystać z usług ekspertów, którzy się na tym znają.

Pamiętajmy o tym, gdyż w wielu przypadkach od tego zależy nasze bezpieczeństwo finansowe.

Jerzy Różyk

www.cds-odszkodowania.pl