

Nadawca zawinił, a przewoźnika... „jak nie kijem go, to pałą”

Wiele razy pisałem o polisach OCP jako o czymś niezbędnym dla przewoźników. Zawsze też wskazywałem na konieczność zawierania ubezpieczeń, które dadzą gwarancje pokrycia każdej szkody oraz na bezsens kupowania polis tanich i kiepskich. Ale prowadzenie działalności transportowej to nie tylko wykupienie dobrej polisy OCP, uzyskanie zlecenia przewozu i wykonanie go według wymogów określonych przez nadawcę i pośredników.

Prowadzenie takiej działalności to ciągle doskonalenie się, zachowanie czujności, rozwijanie zdolności przewidywania i umiejętności pokonywania coraz to dziwniejszych problemów. Pomimo to, jak w starym porzekadle – *Jak nie kijem go, to pałą* – na przewoźnika zawsze znajdzie się sposób. Zobaczmy zatem za co przewoźnik może dostać kijem, a za co pałą.

Przyjąłeś towar do przewozu, to płac

Zgodnie z prawem przewozowym, niezależnie czy jest to przewóz krajowy, międzynarodowy, czy kabotażowy, przewoźnik ponosi odpowiedzialność od przyjęcia

sisz zapłacić. Prawo przewozowe narzuca więc na przewoźnika dość duży reżim odpowiedzialności. Pomimo, że nie za wszystkie szkody stwierdzone przy odbiorze lub nawet powstałe w czasie przewozu przewoźnik ponosi odpowiedzialność, to za większość szkód taką odpowiedzialność ponosi. Jeżeli przewoźnik nie zaopatrzy się w polisę OCP, która pozwala na przenie-

załadunek, opóźnienia w dostawie, pokrywania stwierdzonych braków, wadliwego opakowania, nienależytego zabezpieczenia towaru na środku transportu, czy też nagminnego przeważania pojazdów lub osi. Pomysłowość zleciodawców czasami wykracza poza wszelkie wyobrażenia. Nie wszystko to można włączyć w zakres odpowiedzialności polisowej, ale nie to

Ubezpieczyciel wypłaci odszkodowanie wyłącznie wtedy, gdy za powstałą szkodę w przesyłce przewoźnik będzie taką odpowiedzialność ponosił zgodnie z obowiązującym prawem.

sienie ciężaru odszkodowania na zakład ubezpieczeń, nie pozostaje mu nic innego jak pokryć szkodę we własnym zakresie. Wiąże się to z zaplaceniem odszkodowania, którego wysokość może przewoźnika dość mocno zabolęć.

Dobra polisa OCP ochroni, ale czy od wszystkiego?

Celem nadrzędnym posiadania takiej polisy jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w zakresie, w jakim tę odpowiedzialność sam ponosi. Ubezpieczyciel wypłaci zatem odszkodowanie wyłącznie wtedy, gdy za powstałą szkodę w przesyłce przewoźnik będzie taką odpowiedzialność ponosił zgodnie z obowiązującym prawem. Tania polisa OCP nie zagwarantuje dostatecznej ochrony, ale dobra ochroni od większości ryzyk towarzyszących przewozom. Dobra polisa OCP daje przewoźnikom określone bezpieczeństwo finansowe, ale czy tak naprawdę ochroni od wszystkiego? Oprócz szkód rzeczowych w przesyłkach, mamy bowiem do czynienia z szeregiem kierowanych do przewoźników roszczeń, np. z tytułu nieterminowego podstawienia pod

jest najważniejsze – nie wszystko wchodzi w zakres odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, jaka wynika z prawa. Nikogo jednak nie interesuje to, czy za określoną szkodę odpowiedzialność faktycznie ponosi przewoźnik. Roszczenia niezasadne stały się już na tyle powszechne, że zapewne niebawem staną się normą.

Niewidzialne obowiązki nadawcy

W branży utarło się przekonanie, że o odpowiedzialności przewoźnika za uszkodzenie lub utratę przesyłki przesądza sam fakt stwierdzenia szkody przez odbiorcę. Pomijany jest całkowicie aspekt związku przyczynowo-skutkowego, od którego zależy trafność takiej oceny. Dla stron (nadawca, odbiorca lub inny zlecający) najważniejszy jest bowiem skutek, czyli szkoda stwierdzona przez odbiorcę – przyczyna automatycznie osadzana jest po stronie przewoźnika.

Należyte opakowanie i odpowiednie przygotowanie przesyłek do przewozu należy do obowiązków nadawcy (wysyłającego). Przyjmuje się, że przesyłka powinna być przez wysyłającego opakowana i przygotowana w taki sposób, aby przy normal-



Kiepska jakość palet, podestów lub stojaków powoduje, że nie wytrzymują one obciążeń jakie powstają w czasie przewozu. W efekcie dochodzi do uszkodzenia zarówno elementów mocujących, jak również przesyłek, które powinny zabezpieczać

przesyłki do przewozu do jej wydania odbiorcy. O odpowiedzialności przewoźnika decyduje zatem sam fakt spowodowania szkody w czasie przewozu – wina przewoźnika nie jest zatem czynnikiem brnym pod uwagę. W uproszczeniu można określić to tak: – *przyjąłeś przesyłkę do przewozu i uszkodziłeś ją, to za szkodę mu-*



Jerzy Różyk

Ponad 29 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 14 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

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

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

nych warunkach przewozu nienaruszona dotarła do odbiorcy. Większość towarów jest przewożona na paletach, a całość jest zazwyczaj owinięta folią stretch. Cienka folia nie pozwala na utrzymanie jednostek ładunkowych w pionie i nie zabezpiecza przed przechyleniem się i przesuwaniem się towaru na paletach. Taka folia nie zabezpiecza również towaru przed skutkami uderzeń. Podobnie jest z popularnymi opakowaniami transportowymi jakimi są pudła tekturowe i skrzynki drewniane. Są one bowiem podatne na uszkodzenia mechaniczne. W warunkach transportowych, szczególnie przy wysokim ułożeniu towaru na paletach, często dochodzi do zgniecenia opakowań w dolnych warstwach. Często opakowania nie są ułożone na całej powierzchni palet, co powoduje, że pomiędzy poszczególnymi przesyłkami powstają dość znaczne odstępy, które dochodzą nawet do 20 cm. Jeżeli przestrzenie

wania specjalnych podestów lub stojaków, bez których trudno mówić o bezpiecznym transporcie. Zdarza się, że towar w zwyczajach lub rolach (np. papier, folia, blacha) są układane osiowo bezpośrednio na podłodze, a „jedynym” obowiązkiem nadawcy jest jego załadunek. Kierowca zabezpiecza towar według własnego uznania, gdyż nie zawsze dysponuje wystarczającą ilością klinów blokujących. Niesie to za sobą ryzyko uszkodzenia towaru o nierówności podłogi (np. wystające gwoździe) lub zastosowany materiał sztauerski. Takie uszkodzenia w większości przypadków dyskwalifikują towar, gdyż ze względów technologicznych nie może być wykorzystany do dalszej produkcji. Wiele szkód w towarze powstaje z powodu złego stanu elementów mocujących zastosowanych przez nadawców. Kiepska jakość palet, podestów lub stojaków powoduje, że nie wytrzymują one obciążeń, jakie powstają

woźnik ma możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności, jeżeli uszkodzenie przesyłki powstało z powodu braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy. Jednak już zwyczajowo, szkodami są obciążani przewoźnicy, którzy tak naprawdę nie ponoszą za nie odpowiedzialności. Nieświadomi tego uważają, że skoro mają polisy OCP, takie szkody powinien pokrywać zakład ubezpieczeń. Ale zakłady ubezpieczeń dość wnikliwie badają zakres prawnej odpowiedzialności przewoźników, od istnienia której uzależniają swoją odpowiedzialność. Efektem jest zazwyczaj odmawianie odszkodowań i konieczność zmierzania się z roszczeniami we własnym zakresie.

Potrzebne gumowe pojazdy

Przekraczanie dopuszczalnej masy całkowitej, powszechnie określane jako przeładowanie pojazdu, to codzienny proceder. Potwierdzają to liczne orzeczenia sądów administracyjnych. Dotyczy to szczególnie pojazdów o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony, ale również pojazdów o znacznie większym tonażu. W większości przypadków, za tego typu naruszenie ITD nakłada w drodze decyzji administracyjnej karę pieniężną na podmiot wykonujący przewóz. Jednak w wielu przypadkach taka kara powinna być nakładana na nadawcę, załadowcę lub spedytora. Dotyczy to sytuacji, gdy dowody jednoznacznie wskazują, że mieli oni wpływ na powstanie naruszenia obowiązków albo warunków przewozu drogowego, bądź godzili się na to. Orzeczenia sądów administracyjnych wskazują, że

Dla stron – nadawca, odbiorca lub inny zlecający – najważniejszy jest skutek, czyli szkoda stwierdzona przez odbiorcę – przyczyna automatycznie osadzana jest po stronie przewoźnika.

nie są wypełnione materiałem sztauerskim lub workami powietrznymi, zgniecenie opakowań w dolnych warstwach doprowadza do przechylenia się palet i w efekcie uszkodzenie opakowań znajdujących się na sąsiednich paletach. Zgniecenie opakowań i przechylenie się palet powoduje szkody w przesyłkach, co jest szczególnie widoczne przy przewozie świeżych owoców i warzyw. Opisane powyżej sposoby opakowań przesyłek bardziej sprawdzają się w warunkach magazynowych, gdzie nie działają na nie takie siły jak w czasie przewozu. Niektóre rodzaje przesyłek wymagają zastoso-

wania specjalnych podestów lub stojaków, bez których trudno mówić o bezpiecznym transporcie. Zdarza się, że towar w zwyczajach lub rolach (np. papier, folia, blacha) są układane osiowo bezpośrednio na podłodze, a „jedynym” obowiązkiem nadawcy jest jego załadunek. Kierowca zabezpiecza towar według własnego uznania, gdyż nie zawsze dysponuje wystarczającą ilością klinów blokujących. Niesie to za sobą ryzyko uszkodzenia towaru o nierówności podłogi (np. wystające gwoździe) lub zastosowany materiał sztauerski. Takie uszkodzenia w większości przypadków dyskwalifikują towar, gdyż ze względów technologicznych nie może być wykorzystany do dalszej produkcji. Wiele szkód w towarze powstaje z powodu złego stanu elementów mocujących zastosowanych przez nadawców. Kiepska jakość palet, podestów lub stojaków powoduje, że nie wytrzymują one obciążeń, jakie powstają

w czasie przewozu. W efekcie dochodzi do uszkodzenia zarówno elementów mocujących, jak również przesyłek, które powinny zabezpieczać. Jak wynika z powyższego, rodzaj opakowania i sposób przygotowania przesyłki do przewozu wpływa na jej bezpieczeństwo. Wpływa również na interes nadawcy, gdyż zaniedbania w tym zakresie mogą skutkować nie przyjęciem przez przewoźnika odpowiedzialności za ewentualną szkodę. Zgodnie bowiem z art. 17 ust. 4 lit. b) konwencji CMR oraz art. 65 ust. 3 pkt. 2) ustawy Prawo Przewozowe, prze-



O odpowiedzialności przewoźnika decyduje sam fakt spowodowania szkody w czasie przewozu – wina przewoźnika nie jest zatem czynnikiem brany pod uwagę

w wielu przypadkach, pomimo istnienia przesłanek pozwalających na ukaranie podmiotów dokonujących załadunku, ITD nakłada karę pieniężną na przewoźnika. Dopiero w drodze odwołania od decyzji ITD lub zaskarżenia wyroku i po przedstawieniu dowodów decyzja lub wyrok zostają uchylane. Warto więc zadbać o swój interes już przy przyjmowaniu przesyłki, gdyż to pozwala na uniknięcie ewentualnych perturbacji i płacenia za nieswoje naruszenia.

Szkoda w opakowaniu to nie szkoda w przesyłce

Samo uszkodzenie opakowania nie dyskwalifikuje towaru, jednak z tego powodu odbiorcy bardzo często odmawiają przyjmowania przesyłek. Przewoźnik, nie dość, że musi za darmo zawieźć towar z powrotem do nadawcy, to często zostaje obciążony nieistniejącą szkodą w towarze. W większości przypadków nie ma bowiem dowodów na szkodę w samej przesyłce, a tym samym podstaw do obciążania nią przewoźnika. Zasadność nieprzyjęcia przesyłki przez odbiorcę lub jej przepakowania zależy w dużej mierze od okoliczności i powinny być każdorazowo oceniane również przez samego przewoźnika. Jeżeli towar ma być wystawiony na półki sklepowe, samo uszkodzenie opakowania zbiorczego nie powinno stanowić przesłanki do nieprzyjęcia go przez odbiorcę.

Jeżeli jednak towar podlega dalszej odsprzedaży, w razie uszkodzenia same-

go opakowania zbiorczego, przedmiotem szkody jest opakowanie nie zaś jego wartość. Szkodą będzie zatem udokumentowany przez nadawcę lub odbiorcę koszt przepakowania towaru oraz samego opakowania. Inaczej jest w przypadku fabrycznych opakowań wystawianych na półki sklepowe wraz z towarem lub opakowań, które stanowią integralną część towaru. Uszkodzenie opakowania może dyskwalifikować również towar, który często nie

Załadowali, a brakuje – o znikaniu towarów

Niedoładowanie towaru to dość częsty proceder. Obecna infrastruktura magazynowa, praktycznie nie daje kierowcom szans na skontrolowanie ani stanu ładowanego towaru, ani też jego ilości. Wszelkie stwierdzone przez odbiorców przesyłek braki uderzają więc w przewoźników. Podejścia osób mających roszczenia nie

Obecna infrastruktura magazynowa praktycznie nie daje kierowcom szans na skontrolowanie ani stanu ładowanego towaru, ani też jego ilości. Wszelkie stwierdzone przez odbiorców przesyłek braki uderzają więc w przewoźników.

może być ani sprzedany w uszkodzonym opakowaniu, ani też awaryjnie odsprzedany w celu innym niż handlowy. Przedmiotem szkody będzie w takim przypadku zarówno opakowanie jak i towar.

Praktyka jest niestety taka, że niezależnie od okoliczności, charakteru powstałych uszkodzeń, czy przeznaczenia towaru, odbiorcy odmawiają przyjęcia, co powoduje generowanie po stronie przewoźników dodatkowych kosztów oraz niesie za sobą ryzyko niezasadnych obciążeń, z którymi przewoźnicy muszą sobie jakoś poradzić.

zmienia nawet fakt, że załadowca po zakończonym załadunku założył plombę, której stanu odbiorca nie zakwestionował, a stan środka transportu nie nosił śladów włamania, ani manipulacji przy zabezpieczeniach. Szczególnie krzywdzące przewoźników są przypadki obarczania ich brakami w sytuacjach ewidentnie wskazujących na niedoładowanie towaru, np. gdy brakuje opakowań w środku palety lub całej palety z przodu naczepy, a nie ma śladów potwierdzających jakąkolwiek ingerencję w ładunek osób trzecich.

Choć kierowane do przewoźników roszczenia nie zawsze są zasadne, podobnie jak w poprzednich przypadkach, są oni obciążani szkodami.

Kontrabanda w ładunku – jak zawsze winny przewoźnik

Podobna sytuacja spotyka przewoźników, gdy służby kontrolne (głównie celne) stwierdzą ukrytą w ładunku kontrabandę. W takich przypadkach przewoźnicy tracą zazwyczaj więcej niż wynika to z koniczności pokrycia nawet niezasadnych roszczeń lub kar umownych za opóźnienie. Może to bowiem skutkować zajęciem całego ładunku, a niejednokrotnie zatrzymaniem środka transportu i aresztowaniem kierowcy. O ile nie można wykluczyć udziału kierowcy w takim procedurze, w większości przypadków przemycający towar wraz z ładunkiem są wydawane przewoźnikowi już w miejscu załadunku. Nawet jeśli wobec braku dowodów na udział kierowcy zostanie on zwolniony z aresztu, a środek transportu i towar zwrócony przewoźnikowi, strata jaką finalnie może ponieść może sięgać dość dużych rozmiarów. Powstaje



Przewoźnik ma możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności, jeżeli uszkodzenie przesyłki powstało z powodu braku, niedostateczności lub wadliwości opakowania rzeczy. Jednak już zwyczajowo szkodami są obciążani przewoźnicy

zatem pytanie, czy przyjąć to pokornie na siebie, czy też domagać się od nadawcy, aby pokrył on powstałe straty.

Nie chcesz płacić, szukaj innego zleceniodawcy

Jak wynika z powyższego, prowadzenie działalności transportowej jest obłożone wieloma ryzykami, których zrealizowanie niesie za sobą różne konsekwencje. Klasyczne zdarzenie jakim jest wypadek środka transportu, powoduje powstanie odpowiedzialności przewoźnika, która jest zazwyczaj chroniona polisą OCP. Roszczenie (w tym przypadku zasadne) pokryje ubezpieczyciel i szkoda pozostanie tylko w statystykach, a nie spowoduje debetu w księgach lub banku. Gorzej, gdy odpowiedzialność przewoźnika będzie bezsporna, roszczenie zasadne, a ubezpieczyciel szkody nie pokryje np. z powodu rażącego niedbalstwa kierowcy. Ciężar pokrycia szkody będzie spoczywał na przewoźniku. Całkiem niedobrze jest wtedy, gdy przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę, a nadawca, odbiorca lub jego zleceniodawca kierują do niego roszczenie i żądają zapłaty odszkodowania. Jeżeli roszczenie, choć niezasadne, opiewa na niewielką wartość, powstałe „zobowiązanie” można uznać za inwestycję w dobrą współpracę z kontrahentem i „należność” zapłacić lub zaakceptować kompensatę z należności za przewoźne. Ale, gdy wartość takiego niezasadnego roszczenia jest znaczna, sytuacja przewoźnika jest raczej bardzo zła, gdyż w tym miejscu,

ostatnie rozwiązanie jest jak najbardziej słuszne. Ale gdy dotyczy to stałego zleceniodawcy, od którego zlecenia generują większość przychodów przewoźnika, ze względu na ryzyko handlowe utraty kontrahenta, zastosowanie takiego rozwiązania nie jest już takie proste. Przy stałych relacjach roszczeniowcy nawet nie zapyta przewoźnika, czy za szkodę zapłaci – skompensuje „wirtualny dług” z jego wiarygodności. Odrzucenie niezasadnego roszczenia i odmowa zapłaty za szkodę lub żądanie zapłaty za przewoźne, może zakończyć dobrą współpracę i przewoźnikowi nie pozostanie nic innego jak szukać innego kontrahenta, a część aut postawić na kołkach. Wiąże się to ze znaczną stratą, której w opisanym przypadku nie da się przewidzieć. Z tego powodu przewoźnicy często podejmują się negocjacji z kontrahentem co do kwoty lub formy spłaty i kontynuują współpracę z tym kontrahentem. O tym, że przy tym zapłaczą, że złośliwi zetrą sobie zęby lub nie kupią dziecku mieszkania, zleceniodawca nawet się nie dowie.

Miejsce w hierarchii

Powyższe obrazuje, jaką pozycję zajmują przewoźnicy w hierarchii. Gdyby taki łańcuch dostaw porównać do łańcucha pokarmowego, z pewnością byłoby na jego początku. A podobno transport drogowy odgrywa dość istotną rolę w obrocie gospodarczym, a w Polsce jego udział w tworzeniu PKB oceniany jest nawet na 10%. Całe szczęście większość relacji han-



Odrzucenie niezasadnego roszczenia i odmowa zapłaty za szkodę lub żądanie zapłaty za przewoźne, może zakończyć dobrą współpracę i przewoźnikowi nie pozostanie nic innego jak szukać innego kontrahenta, a część aut postawić na kołkach. Wiąże się to ze znaczną stratą

do takich zachowań. Doprowadziło to do utrwalenia zwyczajów, które godzą w ich interes w przypadkach jakie zostały opisane. Ponieważ środowisko transportowe jest rozproszone, rewolucyjne wprowadzenie zmian w istniejącym stanie rzeczy jest mało możliwe. Przy metodzie małych kroków, przewoźnicy jeszcze przez długie lata nie unikną ani takich przypadków, ani też strat z tym związanych. Od szczęścia zależy więc, czy przewoźnik wyjdzie bez szwanku, czy też dostanie kijem, czy może pałą. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie
i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokowska
www.cds-odszkodowania.info

Jeżeli roszczenie, choć niezasadne, opiewa na niewielką wartość, powstałe „zobowiązanie” można uznać za inwestycję w dobrą współpracę z kontrahentem i „należność” zapłacić lub zaakceptować kompensatę z należności za przewoźne.

szczególnie gdy kierowane jest ono od strategicznego kontrahenta, pojawia się już ryzyko handlowe, które nie daje wiele możliwości do wyboru. Przewoźnik może oczywiście uznać roszczenie i zapłacić lub zaakceptować kompensatę, ale przy 100 lub 200 tys. złotych za proste to nie jest. Pozostaje zatem do wyboru albo negocjowanie z roszczeniowcą kwoty „nienależnego długu”, sposobu jej spłaty (raty, nieodpłatne odpracowanie itp.) lub ... odrzucenie nienależnego roszczenia w całości. Jeżeli jest to przewóz okazjonalny wykonany na zlecenie przypadkowego zleceniodawcy,

dłowych oparta jest na symbiozie, a nie na pasożytnictwie, czy drapieżnictwie. Ale w opisanych przykładach raczej nie zauważymy zachowań symbiotycznych, a perfidne wykorzystywanie przez podmiot alfa pozycji siły, która niejednokrotnie doprowadza do upadku mniejszej firmy. Można powiedzieć, że takie ryzyko jest wpisane w każdą działalność. Zauważalnym jest jednak fakt, że przez nadmierne rozszerzenie zakresu swoich usług poza standardowe jakie wynikają z umów przewozu, akceptację dość niskich stawek oraz brak dbałości o swoje, przewoźnicy przyzwyczaili rynek

CDS Biuro transportowe

ODSZKODOWANIA

Prowadzimy obsługę prawno-ubezpieczeniową firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:

- oceny ryzyka transportowego
- opracowywania ofert ubezpieczeń: OC przewoźnika, OC przewoźnika umownego i OC spedytora
- wykonywania audytów, analiz i ocen prawnych

Nasze autorskie rozwiązania umożliwiają pełne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej pomocowej w związku z wykonywaniem działalności transportowej i spedycyjnej.

www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoznika.info
www.oc-spedytora.info

Dane kontaktowe:

CDS Kancelaria Brokowska
ul. 203 Warszawa, ul. Białostocka 111 04-53
tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54, fax: 22 491 50 54
e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl