

NEUTRALIZACJA LISTU PRZEWOZOWEGO, MOŻE „ZNEUTRALIZOWAĆ” PRZEWOŹNIKA



Jerzy
Różyk

Neutralizacja listów przewozowych to dość powszechna praktyka w działalności logistycznej, spedycyjnej i przewozowej. O ile rozumiałe jest, że sprzedający chce ukryć przed swoim klientem pochodzenie towaru, to niekoniecznie rozumiałe jest to, że wymaga on tego samego od swoich partnerów transportowych. Wielu spedytorów i przewoźników poddaje się presji i stosuje tę praktykę. Nie zdają sobie jednak oni sprawy z tego, z jakimi problemami będą musieli się zmierzyć, jeżeli w trakcie „neutralizowanego” przewozu dojdzie do szkody w towarze.



Aby zarobić, przedsiębiorca handlowy musi kupić towar taniej i sprzedać drożej. To podstawa prowadzenia działalności gospodarczej. Żeby utrzymać pozycję sprzedawcą, zmuszony jest ukrywać przed potencjalnymi kupcami źródło pochodzenia towarów, którymi handluje. I nie ma w tym nic dziwnego. Taki przedsiębiorca często nie dysponuje bazą magazynową, do której sprowadza zakupione towary i z której wysyła je do swoich klientów. W praktyce towar wędruje bezpośrednio z firmy, od której go kupił, do firmy, której go sprzedał. W tym również nie ma nic dziwnego. Przy takiej konfiguracji trudno jednak ukryć przed kontrahentami zarówno źródło pochodzenia towaru, jak również finalnego odbiorcę. Z towarem wędruje bowiem cała dokumentacja handlowa, a na przewóz wystawiany jest list przewozowy. Z dokumentów jasno więc wynika to, co diler chce zachować dla siebie. Żeby to ukryć, przy zleceniu przewozu nakazuje spedytorom lub przewoźnikom tzw. zneutralizowanie listu przewozowego w czasie wykonywania przewozu, czyli wystawienie nowego listu, w którym nasz przedsiębiorca handlowy będzie figurował, jako nadawca towaru. Jak sobie z tym poradzą jego zleceniobiorcy transportowi i z czym będzie się to wiązało, wcale go to nie interesuje.

Na czym polega neutralizacja listu przewozowego?

Wola zlecających przewozy jest tak daleko zrozumiała, jak daleko ryzykowne jest jej wypełnianie. Neutralizacja listu przewozowego jest nie tyle niezgodna ze standardami prawnymi, co rodzi niepożądane konsekwencje po stronie spedytorów i przewoźników. Godzi szczególnie w faktycznych wykonawców transportów, którzy oprócz zabawy w ochronę interesów swojego zleceniodawcy, niejednokrotnie zmuszani są do zmierzenia się z problemem również po dostarczeniu towaru. Samo

dokonanie „neutralizacji” jest dość łatwe. Trudniejsze może być wybrnięcie z opresji, gdy w czasie przewozu dojdzie do szkody.

PRZYKŁAD

Niemiecka firma K1 ze Stuttgartu (DE) zakupiła towar od polskiej firmy S z Olsztyna (PL) i sprzedała towar niemieckiej firmie K2 z Hanoweru (DE). Firma K1 zleciła polskiemu przewoźnikowi przewóz zakupionego towaru z Olsztyna bezpośrednio do odbiorcy w Hanowerze. Przewoźne obejmowało uzgodnioną trasę przewozu. Aby ukryć pochodzenie towaru, zleceniodawca w zleceniu transportowym narzucił przewoźnikowi obowiązek dokonania tzw. neutralizacji listu przewozowego. W zleceniu pojawiła się następująca adnotacja: „Proszę ładować i rozładować ładunek neutralnie. Miejsce załadunku, jak i miejsce rozładunku nie mogą się o sobie wzajemnie dowiedzieć! ”. Zapis ten, choć był językowo niepoprawny, był jak najbardziej zrozumiały dla przewoźnika. Zleceniodawca przesłał również dokument dostawy (Lieferschein), który zalecił przekazać odbiorcy K2 wraz ze zneutralizowanym listem przewozowym.

Co w takim przypadku robi przewoźnik? Podejmuje ładunek w Olsztynie i po otrzymaniu listu CMR rusza w trasę do Hanoweru. W polu 1 listu przewozowego (nadawca) wpisana jest firma S z Olsztyna, w polu 4 (miejsce załadunku) jej adres, natomiast w polu 2 (odbiorca) firma K1 ze Stuttgartu, a w polu 3 (miejsce rozładunku) jej adres. Pod koniec trasy przewozu kierowca wystawia nowy list przewozowy, gdzie w polu 1 wpisuje dane firmy K1 ze Stuttgartu, w polu 4 jej adres, w polu 2 dane firmy K2 z Hanoweru, a w polu 3 jej adres. Przewoźnik wydaje towar odbiorcy K2 w Hanowerze wraz ze „zneutralizowanym” listem przewozowym i Lieferscheinem, który otrzymał od zleceniodawcy K1. Jeżeli towar bez uszkodzeń i braków dojeżdża do niemieckiego odbiorcy, dokonany zabieg praktycznie nie rodzi żadnych negatywnych skutków.

Zneutralizowany przewóz międzynarodowy to... przewóz kabotażowy

Nietrudno sobie jednak wyobrazić, że w trakcie przewozu może dojść szkody. Jakie byłyby jej skutki, jeżeli doszłoby do niej w okolicy Gniezna lub Berlina? W tym czasie towar będzie jechał na pierwotnym liście CMR, gdzie nadawcą wpisanym



Neutralizacja listu przewozowego koncentruje się wokół tego, że „miejsce załadunku, jak i miejsce rozładunku nie mogą się o sobie wzajemnie dowiedzieć.”



Neutralizacja listu przewozowego jest nie tyle niezgodna ze standardami prawnymi, co rodzi niepożądane konsekwencje po stronie spedytorów i przewoźników.

w polu 1 jest firma S z Olsztyna, a odbiorcą wpisanym w polu 2 jest firma K1 ze Stuttgartu. Przewóz będzie więc przewozem międzynarodowym.

Zgodnie z konwencją CMR, do chwili wydania odbiorcy drugiego egzemplarza listu przewozowego prawo do rozporządzania towarem należy do nadawcy (art. 12 ust 1 i 2 CMR). Warto w tym miejscu wspomnieć, iż w większości przypadków w roli nadawcy występuje ten, kto zleca przewóz – w naszym przykładzie jest to firma K1 ze Stuttgartu. Jeżeli do szkody dojdzie na trasie przewozu (tutaj z Olsztyna do Hanoweru), uprawnienie do rozporządzania towarem będzie należało więc do nadawcy. Natomiast jak owe uprawnienie wykorzysta nadawca, będzie zależało już od charakteru i rozmiaru szkody, do której może dojść na kilka sposobów. Towar może zostać utracony wskutek kradzieży pojazdu z całym towarem lub częściowej kradzieży, bądź uszkodzony wskutek kolizji lub wypadku drogowego. Przy każdej z tych szkód uprawnionym do rozporządzania towarem będzie nadawca.

W przypadku całkowitej utraty towaru wskutek kradzieży pojazdu, uprawniony w ogóle nie będzie miał czym rozporządzać. Przy częściowej kradzieży oraz całkowitym lub częściowym uszkodzeniu towaru już tak. W takich przypadkach istotne będzie to, jak uprawniony nim rozporządzi. Może nakazać przewoźnikowi kontynuowanie przewozu i dostarczenie towaru do odbiorcy lub przerwanie przewozu i odwiezienie go do wysyłającego. Należy wspomnieć, że będziemy mieli tutaj do czynienia z przewozem międzynarodowym, który jest wykonywany na pierwotnym liście przewozowym CMR i na podstawie konwencji CMR.

Jeżeli nadawca wyda dyspozycję dostarczenia towaru częściowo utraconego lub uszkodzonego

do odbiorcy (tutaj K2 z Hanoweru), przewoźnik – zgodnie z umową – musi dokonać „neutralizacji” listu przewozowego

i wydać towar odbiorcy z nowym dokumentem przewozowym i otrzymanym od nadawcy *Lieferscheinem*. Art. 12 ust. 2 konwencji CMR wskazuje, że od chwili otrzymania przez odbiorcę drugiego egzemplarza listu przewozowego wraz z towarem, prawo rozporządzania towarem przechodzi na odbiorcę. Wraz z nabyciem tego prawa, odbiorca nabywa również uprawnienie do dochodzenia od przewoźnika roszczeń o odszkodowanie za poniesioną szkodę. W naszym przykładzie odbiorca wraz z towarem nie otrzyma jednak drugiego egzemplarza pierwotnego listu CMR, gdyż ten zostanie już przez przewoźnika „zneutralizowany”, czyli ukryty w szoferce pod fotelem. W zamian za to otrzyma nowy list przewozowy, który kierowca wystawił przed wjazdem na jego teren i który nie będzie już potwierdzał zawarcia umowy przewozu międzynarodowego. W polu 1 listu (nadawca) wpisana będzie bowiem firma K1 ze Stuttgartu, w polu 4 jej adres, natomiast w polu 2 (odbiorca) firma K2 z Hanoweru, a w polu 3 jej adres. Nowy list przewozowy, który wraz z towarem otrzyma odbiorca, będzie zatem potwierdzał wykonanie przewozu kabotażowego na trasie ze Stuttgartu do Hanoweru. Taki przewóz będzie podlegał prawu niemieckiemu, które będzie narzucało inny reżim odpowiedzialności przewoźnika i w konsekwencji również inny poziom zobowiązania przewoźnika do naprawienia szkody. Przewoźnik zapewne nie weźmie tego pod uwagę ani przy przyjmowaniu zlecenia, ani przy wypełnianiu jego warunków, w tym przy dokonywaniu „neutralizacji listu przewozowego”.

Neutralizacja... przewoźnika

Załóżmy, że towar uszkodzony w czasie wypadku drogowego został przyjęty przez odbiorcę K2 z Hanoweru, a wartość szkody została oszacowana przez biegłych na 35 tys. EUR. Zgodnie z § 421 ust. 1 niemieckiego kodeksu handlowego (*Handelsgesetzbuch* – dalej HGB), „... jeżeli ładunek jest uszkodzony lub został dostarczony z opóźnieniem lub został utracony, wówczas odbiorca we własnym imieniu może dochodzić roszczeń wobec przewoźnika z tytułu umowy przewozu...”. Oznacza to, że w takim przypadku uprawnienie do dochodzenia



Neutralizacja listu przewozowego jest dokonywana czasami, gdy sprzedający ukrywa pochodzenie towaru, dane kupującego lub... siebie.

roszczeń wobec przewoźnika będzie przysługiwało niemieckiemu odbiorcy K2 z Hanoweru. Wyobraźmy sobie, że przewoźnik otrzymuje od odbiorcy K2 roszczenie, ale zapłata odszkodowania z różnych powodów opóźnia się. Odbiorca może skierować przeciwko niemu pozew o zapłatę odszkodowania i nie złoży pozwu w sądzie właściwym dla siedziby przewoźnika, tylko w swoim sądzie rejonowym w Niemczech. Do pozwu chętnie dołączy „neutralizowany list przewozowy”, w którego posiadaniu będzie i który potwierdzi wykonanie przewozu kabotażowego. Niemiecki sąd na tej podstawie będzie rozpatrywał sprawę na gruncie prawa niemieckiego, a nie konwencji CMR.

Konsekwencje dla przewoźnika

Po pierwsze, jeżeli do szkody dojdzie wskutek wypadku drogowego z winy kierującego pojazdem, sąd może przypisać przewoźnikowi winę kwalifikowaną z § 435 HGB (odpowiednik polskiego rażącego niedbalstwa). W takim przypadku przewoźnik nie będzie mógł się powoływać ani na ograniczenie odpowiedzialności wynikające z § 431 ust. 1 HGB (do 8,33 SDR za kilogram wagi towaru), ani też z § 449 ust. 2 pkt. 1 HGB (do 40 SDR za kilogram wagi towaru), jeżeli takie były ustalenia umowne. Za to będzie zobowiązany do pokrycia szkody w pełnej wartości, zgodnie z § 429 HGB (wartość towaru w miejscu przyjęcia do przewozu), w związku z zastosowaniem przez sąd § 435 HGB.

Po drugie, w sytuacji, gdy niemiecki sąd przyjmie winę kwalifikowaną przewoźnika, a jego polisa OCP nie będzie obejmować

rażącego niedbalstwa, ubezpieczyciel takiej szkody nie pokryje. Po trzecie, zgodnie z § 430 HGB, sąd może obciążyć go kosztami ustalenia rozmiarów szkody, które niekoniecznie pokryje jego polisa OCP. Po czwarte, jeżeli sąd przyjmie, że przewóz był przewozem kabotażowym, a polisa OCP przewoźnika nie będzie rozszerzona o takie przewozy, zakład ubezpieczeń nie przyjmie odpowiedzialności za szkodę.

Przedstawiona powyżej metoda neutralizacji listu przewozowego nie jest jedyną stosowaną w transporcie. Sprzedający czasami ukrywa pochodzenie towaru, czasami dane kupującego, a czasami siebie. W każdym przypadku przewoźnik musi dokonać odpowiedniej manipulacji, która tak naprawdę jest zwykłym fałszowaniem dokumentów przewozowych. O ile towar dojeżdża do odbiorcy bez szkód, taki proceder nie powoduje utrudnień ani w przewozie, ani w rozliczeniach. Jak obrazuje powyższy przykład, „neutralizacja listu przewozowego” w połączeniu ze szkodą może doprowadzić do dość poważnych konsekwencji. I nie będą one leżały po stronie tych, którzy wymuszają takie zachowanie, tylko po stronie tych, którzy poddają się presji, dobrowolnie wykonują polecenia swoich zleceniodawców.

Tak naprawdę neutralizacja listu przewozowego jest zwykłym fałszowaniem dokumentów przewozowych.

AUTOR



Jerzy Różyk

Ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie, prawa przewozowego i ubezpieczeń transportowych w CDS Kancelaria Brokerska



www.cds-odszkodowania.info

www.oc-przewoźnika.info

CDS
ODSZKODOWANIA