

OC PRZEWOŹNIKA UMOWNEGO — PODWYKONAWCY A RYZYKO I ZAGROŻENIA DLA PRZEWOŹNIKA

Spedytor w pułapce

Gdy mówimy o przewoźniku umownym, zwykle mamy na myśli spedytora, który zawiera ze swoim zleceniodawcą umowę przewozu. Poprzez zawarcie takiej umowy spedytor wstępuje w stosunek umowy przewozu i ponieważ sam nie dokonuje przewozu, występuje w tejże umowie jako tzw. przewoźnik umowny. Czy przewoźnik drogowy może również występować jako przewoźnik umowny? Tak, jeżeli sam nie wykonuje przewozu, a jego wykonanie zleca podwykonawcy. Nie jest tajemnicą, że wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozów wiąże się z wieloma pułapkami, które czyhają na mniej zaradnych i mniej zorientowanych przewoźników. Dlatego warto zwrócić uwagę na zagrożenia, jakie towarzyszą przewoźnikom w sytuacji, gdy zlecają oni przewóz towaru podwykonawcom, stając się przez to tzw. przewoźnikami umownymi.



Jerzy Różyk z Kancelarii Brokerskiej CDS, która specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, w prawie transportowym, w ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS i Cargo)

Oczywistym jest, że przewoźnik prowadzący działalność w zakresie przewozu towarów wykonuje te przewozy posiadającymi przez siebie pojazdami lub pojazdami, którymi dysponuje (np. leasingowanymi). Nie jest też nowością, że przewoźnik wykonujący transport drogowy w takim zakresie posiada stosowne uprawnienia, którymi są licencja na krajowy transport drogowy, jeśli wykonuje przewozy wyłącznie na obszarze Polski (art. 12. ust. 1. ustawy o transporcie drogowym), a także licencja na międzynarodowy transport drogowy, jeśli wykonuje przewozy międzynarodowe i ewentualnie krajowe (art. 12. ust. 2. i 2a. u.t.d.).

Spedycja to łatwy kawałek chleba?

Obecnie obserwuje się, że pewna liczba przewoźników zleca wykonanie przewozów podwykonawcom. Zdarza się, że przewozy zlecane podwykonawcom stanowią ponad połowę przewozów przyjętych przez przewoźnika do wykonania. Część przewoźników

całkowicie przechodzi na pośrednictwo przy przewozie rzeczy, czyli na tzw. spedycję. Jest to niewątpliwie podyktowane trudną sytuacją gospodarczą, która objawia się dość znacznymi kosztami faktycznego wykonywania przewozów w stosunku do osiągniętych przychodów oraz istnieniem wygodniejszej i bardziej intratnej formy wykonywania transportu, jaką jest spedycja w obecnym modelu.

I choć prowadzenie przez doświadczonych przewoźników działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy (spedycji) stanowi dla nich dość „łatwy kawałek chleba”, wprowadzenie do działalności transportowej kolejnych usług jest obciążone dodatkowym ryzykiem, którego przewoźnicy zazwyczaj nie biorą pod uwagę.

Bez licencji nie pojedziesz

Po pierwsze, stan prawny jest taki, że przewoźnik wykonujący transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy musi posiadać odpowiednie uprawnienie do wykonywania tego rodzaju działalności (art. 5 ust. 1. u.t.d.). Takie uprawnienie daje licencja

obliguje ponadto przewoźnika do posiadania zabezpieczenia finansowego w wysokości 50 tys. euro (art. 5 ust. 3. pkt. 3 lit. c. u.t.d.). Fakt prowadzenia działalności w takim zakresie wymaga również zgłoszenia tego odpowiedniemu organowi. Sprawa jest prosta, gdy dotyczy przewoźników krajowych, którzy zazwyczaj posiadają jedynie licencję na krajowy transport drogowy. Taka licencja, zgodnie z ustawą, uprawnia ich bowiem do prowadzenia działalności również w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, niemniej jednak taka działalność może być wykonywana pod warunkiem spełnienia obowiązków określonych powyżej. Wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy bez stosownych uprawnień stanowi naruszenie i może być dla organu kontrolującego podstawą do nałożenia grzywny w wysokości 8 tys. zł za wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji.

Zlecenie za granicą? Uważaj!

Sytuacja zaczyna się komplikować, gdy w grę wchodzi przewoźnicy międzynarodowi posiadający jedy-

jednak wiedzą o tym, że licencja międzynarodowa nie uprawnia do wykonywania transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Taka wiedza nie jest im potrzebna, gdy wykonują przewozy pojazdami własnymi lub np. leasingowanymi, którymi dysponują, ale jest niezbędna, gdy zlecają wykonywanie przewozów podwykonawcom. Jeżeli więc przewoźnik posiada jedynie licencję na międzynarodowy transport drogowy, a wykonuje również działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, narusza tym art. 5 ust. 1. ustawy o transporcie drogowym, co również może stanowić dla organu kontrolującego podstawę do nałożenia grzywny w wysokości 8 tys. zł za wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji.

Waga ma znaczenie

Dużo gorzej wygląda to u przewoźników wykonujących przewozy zarówno międzynarodowe, jak również krajowe pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) do 3,5 t. Wykonywanie transportu drogowego takimi pojazdami, zgodnie z art. 3 pkt 1 ust. 2. u.t.d., nie wymaga od przewoźników posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego, o której mówi art. 5 pkt 1. ustawy.

Nie mając żadnej licencji, taki przewoźnik nie może wykonywać przewozów pojazdami z przyczepką, jeśli łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów przekracza dmc 3,5t. Nie może również wykonywać działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, gdyż zarówno jedno, jak i dru-

GŁÓWNE ZAGROŻENIA DLA PRZEWOŹNIKÓW ZLECAJĄCYCH PODWYKONAWCOM PRZEWÓZ TOWARÓW TO:

- ryzyko ponoszenia kar za wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji
- ryzyko ponoszenia w pierwszej kolejności odpowiedzialności za nienależyte wykonanie przez podwykonawcę umowy przewozu
- ryzyko pokrywania szkód z własnych środków, jeżeli polisa OCP będzie zawierała zapisy pozwalające ubezpieczycielowi na odmowę wypłaty odszkodowania.

na krajowy transport drogowy, która umożliwi wykonywanie transportu drogowego również w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy (art. 12. ust. 1a. u.t.d.). Ustawa o transporcie drogowym

nie licencję na międzynarodowy transport drogowy. Taka licencja uprawnia ich zarówno do wykonywania przewozów międzynarodowych, jak również krajowych (art. 12. ust. 2. i 2a. u.t.d.). Nie wszyscy

gie wymaga posiadania stosownej licencji.

Brak uprawnień może stanowić dla organu kontrolującego podstawę do nałożenia grzywny w wys. 8 tys. zł za wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji. Organ kontrolujący może stwierdzić naruszenie jedynie w czasie kontroli w siedzibie przewoźnika, gdyż stwierdzenie takiego narusze-

ZANIM ODSPRZEDA SIĘ ZLECENIE

Tzw. „odsprzedawanie zleceń” innym przewoźnikom nie zmienia przewoźnika w spedytora

ników dalszych, zgodnie z art. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i art. 5 ustawy „Prawo Przewozowe”, ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie szkody powstałe w czasie wyko-

wiekszość firm spedycyjnych zawiera ze swoimi zleceniodawcami umowy przewozu, zatem umowa przewozu jest poniekąd standardem przy prowadzeniu działalności stricte transportowej.

ców, stosuje w swoich warunkach zapisy narzucające na przewoźników (ubezpieczających) obowiązek wystawiania na nich listów przewozowych.

Taki obowiązek powoduje, że przewoźnikiem wpisanym do listu przewozowego może być wyłącznie przewoźnik zlecający przewóz (ubezpieczający), w list przewozowy nie może być natomiast wpi-



nia „na drodze” nie będzie możliwe, albowiem przewoźnik faktyczny wykonujący przewóz zapewne będzie miał stosowne uprawnienia do wykonywania przewozu.

Odpowiedzialność za szkody

Ponadto, jeżeli przewoźnik wykonuje przewozy za pośrednictwem podwykonawców, czyli przewoź-

nywania przewozu przez swoich podwykonawców.

Jedynym odstępstwem od powyższej zasady jest zawarcie przez przewoźnika ze swoim zleceniodawcą (kontrahentem) umowy spedycji, która nie będzie podlegała prawu przewozowemu, a kodeksowi cywilnemu. Doświadczenie wskazuje jednak, że skoro

Dla kogo list przewozowy?

Warto też pamiętać, że zlecenie przewozów podwykonawcom wiąże się niestety z dość dużym zagrożeniem niepokrywania szkód z polis OCP przewoźników. Dzieje się tak dlatego, że większość zakładów ubezpieczeń, pomimo iż udziela ochrony za przewozy wykonywane przez podwykonaw-

sany podwykonawca. To rodzi dość duże ryzyko, albowiem powszechnym zwyczajem i utartą praktyką jest wpisywanie do listów przewozowych przewoźników faktycznych, czyli takich, którzy przyjmują od nadawcy towar do przewozu (podwykonawców).

W takiej sytuacji, dane przewoźnika zlecającego przewóz (ubezpie-

czającego) nie znajdują się w liście przewozowym i w przypadku powstania szkody w czasie przewozu przez podwykonawcę zakład ubezpieczeń dość łatwo i z za biurka odmówi jej pokrycia z polisy OCP.

Jeżeli dodatkowo polisa podwykonawcy nie pokryje szkody ze względu na inne wyłączenia, przewoźnik będzie musiał pokryć szkodę z własnych środków. Dlatego ważne jest, aby w sytuacji,

gdy przewoźnik zleca przewozy podwykonawcom, jego polisa OCP zawierała zapisy, które zwalniają ubezpieczającego z obowiązku wpisywania go w listy przewozowe, a jednocześnie umożliwiają wpisywanie w nie podwykonawców.

Ryzyko nie poptaca

Jak widać, instytucja tzw. przewoźnika umownego nie jest zarezerwowana wyłącznie dla spedycji. Należy zatem mieć na uwadze, że przewoźnikiem umownym jest również każdy przewoźnik, który realizuje przewozy za pośrednictwem podwykonawców. Każdy przewoźnik decydując się na prowadzenie działalności w takiej

formie powinien się więc liczyć z konsekwencjami, jakie mogą towarzyszyć w tej pracy.

W pierwszym przypadku ryzykuje nałożenie sporej kary pieniężnej za brak licencji na pośrednictwo przy przewozie rzeczy, w pozostałych przypadkach kwota, jaką będzie musiał pokryć może być znacznie wyższa. Dlatego decydując się na prowadzenie działalności transportowej w określonym modelu zadbajmy o posiadanie odpowiednich licencji lub zezwoleń oraz o taką polisę OCP, która będzie chronić od ryzyka, jakie na siebie przyjmujemy.

Jerzy Różyk

Wykonywanie przewozów za pośrednictwem podwykonawców (przewoźników dalszych), zgodnie z ustawą o transporcie drogowym, jest traktowane jako pośrednictwo przy przewozie rzeczy, podlega zatem przywołanym powyżej przepisom ustawy o transporcie drogowym.



Warto zadbać o odpowiednich licencji lub zezwoleń oraz o taką polisę OCP, która będzie chronić od ryzyka