

Spedytor w kartoflach, czyli jego odpowiedzialność

Prowadzenie działalności w zakresie transportu drogowego wymaga od przedsiębiorców posiadania szerokiej wiedzy z różnych obszarów i na takim poziomie, aby mogli sprawnie i bezpiecznie go wykonywać. Wielu przedsiębiorców nie potrafi jednak trafnie ocenić w jakiej roli występują, jaką ponoszą odpowiedzialność i czym ryzykują decydując się na prowadzenie określonej działalności transportowej.

Co decyduje o ponoszonej odpowiedzialności? Jak rozpoznać, czy zawarta umowa jest umową przewozu, czy spedycji? Czy zlecenie przewozów podwykonawcom to spedycja? Kiedy spedytor staje się przewoźnikiem umownym? Jak ubezpieczać faktyczną odpowiedzialność spedytorów? Na te i inne pytania odpowiem w niniejszej publikacji.

Co decyduje o ponoszonej odpowiedzialności?

Działalność spedycyjna i przewozowa polega na świadczeniu określonych usług. W każdym przypadku rodzaj świadczonych usług wynika z zawartych umów. Zarówno spedytor jak i przewoźnik ponoszą odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie tych umów. Jest to

klasyczna konstrukcja prawna oparta na art. 471 k.c. Czynności wykonywane przez dzisiejszych spedytorów polegają głównie na przyjmowaniu zleceń transportowych, wyszukiwaniu przewoźników i zawieraniu z nimi umów przewozu. Są to czynności, które składają się na tzw. organizację przewozów. Większość z nich nie dysponuje środkami transportu i samodzielnie nie dokonuje przewozów. W środowisku istnieje pogląd, że spedytor ponosi odpowiedzialność wyłącznie za czynności związane z organizowaniem przewozów, a za same przewozy odpowiada przewoźnik. Niestety tak nie jest. To, że spedytorzy nie dokonują przewozów, nie oznacza, że nie ponoszą odpowiedzialności za szkody powstałe podczas przewozów. Determinantem tej odpowiedzialności jest bowiem umowne zobowiązanie, a nie charakter prowa-



Aby spedytor ponosił odpowiedzialność jak spedytor, z zawartej umowy nie może w żadnym razie wynikać zobowiązanie spedytora do wykonania przewozu lub transportowy charakter usługi przyjętej do wykonania

Zakres ponoszonej odpowiedzialności wynika z umowy zawartej z podmiotem zamawiającym usługę, czyli z jego zleceniodawcą. Jeżeli jest to umowa przewozu, ona kształtuje odpowiedzialność spedytora.



To, że spedytorzy nie dokonują przewozów, nie oznacza, że nie ponoszą odpowiedzialności za szkody powstałe podczas przewozów. Determinantem tej odpowiedzialności jest bowiem umowne zobowiązanie, a nie charakter prowadzonej działalności, czy też rodzaj wykonywanych czynności faktycznych

dzionej (zarejestrowanej) działalności, czy też rodzaj wykonywanych czynności faktycznych. Zakres ponoszonej odpowiedzialności wynika z umowy zawartej z podmiotem zamawiającym usługę, czyli z jego zleceniodawcą. Jeżeli jest to umowa przewozu, ona kształtuje odpowiedzialność spedytora.

Zatem, w sytuacji, gdy w zawartej z zamawiającym usługę umowie spedytor zobowiązuje się do wykonania przewozu, powinien liczyć się z tym, że wstępuje w stosunek prawny umowy przewozu ze wszystkimi wynikającymi z tego konsekwencjami. Główną jest ponoszenie odpowiedzialności analogicznej do tej, jaką ponoszą zawodowi przewoźnicy drogowi, czyli za wszelkie szkody w przesyłce powstałe w czasie dokonywania przewozu. I nie ma tutaj znaczenia, że spedytor fizycznie nie przewozi towaru, nie ma do tego wymaganych uprawnień, ani polisy OCP – jego odpowiedzialność wyznacza zawarta umowa przewozu. Aby spedytor ponosił odpowiedzialność jak spedytor, z zawartej umowy nie może w żadnym razie wynikać zobowiązanie spedytora do wykonania przewozu lub transportowy charakter usługi przyjętej do wykonania.

Jak rozpoznać, czy zawarta umowa jest umową przewozu, czy spedycji?

Spedytor będzie ponosił odpowiedzialność jak spedytor, jeżeli w zawartej z zamawiającym usługę umowie zobowiąże się do kodeksowego wysłania lub odbioru przesyłki, albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem (art. 794 k.c.). Zgodnie z literaturą prawniczą, wysyłanie przesyłki oznacza sytuację, kiedy spedytor zobowiązuje się, co najmniej do zawarcia umowy przewozu na rachunek zamawiającego usługę (zleceniodawcy), a odbiór przesyłki, kiedy spedytor zobowiązuje się, co najmniej do dokonania czynności prawnych odbiorcy przesyłki w rozumieniu przepisów przewozowych (E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 6, Warszawa 2014, również L. Ogiegło, [w:] System prawa prywatnego, t. 7, 2011, s. 909). Za czynności mieszczące się w innych usługach związanych z przewozem uznać można m. in. takie czynności, jak: fachowe poradnictwo, przygotowanie przesyłki do przewozu (opakowanie, odcinanie, ważenie, liczenie, sortowanie), zamówienie środka transportowego, sporządzenie dokumentów przewozowych, zawarcie umowy przewozu, ubezpieczenie przesyłki, dokonanie odprawy celnej, zmiana umowy przewozu, przyjmowanie za wiadomości o nadejściu przesyłki, czasowe przechowanie lub składowanie (T. Szanciło, Przegląd Sądowy, listopad-grudzień 2012, a także wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 19 grudnia 2007 r., VI ACa 400/07, OSA 2009, nr 12, s. 42.). Powyższe skrótowo i trafnie ujął Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 25 września 2007 r. sygn. akt VI ACa 645/2007, w którym uznał, że – *Jeżeli przyjęto ofertę, której przedmiotem są usługi związane z przewozem przesyłki,*



W praktyce większość spedytorów przyjmuje zlecenia, które mają stricte transportowy charakter. W mniejszym lub większym stopniu wynika z nich zobowiązanie do wykonania przewozu, czego nie zauważają, albo nie umieją ocenić

Jeżeli przedmiotem umowy nie będzie zobowiązanie się do wykonania przewozu, a jedynie do wykonania czynności związanych z przewozem, taką umowę będzie można uznać za umowę spedycji.

a żadne czynności konkludentne (dorożmiane – przypis JR) nie wskazują na dodatkowe postanowienia umowne dotyczące przewozu, to umowa taka jest stricte umową spedycji. Jeżeli przedmiotem umowy nie będzie zobowiązanie się do wykonania przewozu, a jedynie do wykonania czynności związanych z przewozem (określonych powyżej), taką umowę będzie można uznać za umowę spedycji.

W praktyce większość spedytorów przyjmuje zlecenia, które mają stricte transportowy charakter. W mniejszym lub

większym stopniu wynika z nich zobowiązanie do wykonania przewozu, czego nie zauważają, albo nie umieją ocenić. Wejście spedytora w prawa i obowiązki przewoźnika drogowego może nastąpić np. poprzez:

- ▶ użycie w nazwie dokumentu wyrażenia „zlecenie transportowe” lub „zlecenie przewozu”,
- ▶ zastosowanie wobec spedytora określenia „przewoźnik”,
- ▶ użycie w zleceniu wyrażenia „fracht” lub „zapłata za fracht” jako ceny za wykonywaną usługę,

Zarejestruj się na stronie
www.tsl-biznes.pl/gratis
 i czytaj ZA DARMO pełne e-wydania
 miesięcznika TSL biznes!

www.tsl-biznes.pl/gratis



Czytaj regularnie TSL Biznes

W każdym numerze m.in. artykuły i praktyczne porady z zakresu prawa transportowego, ubezpieczeń i ryzyk w transporcie

Zamów bezpłatną e-prenumeratę:

www.TSL-biznes.pl/gratis



Umowa spedycji nie może posiadać ani transportowego charakteru, ani też nie może z niej wynikać zobowiązanie do wykonania przewozu. Tzw. „odsprzedawanie” zleceń transportowych przewoźnikom dalszym nie zmienia ich automatycznie w spedytorów

Czy zlecenie przewozów podwykonawcom to spedycja?

Zlecenie przewozów podwykonawcom (przewoźnikom) jest normą przy prowadzeniu działalności spedycyjnej, czy – jak kto woli – polegającej na pośrednictwie przy przewozie rzeczy. Nie jest jednak zarezerwowane tylko dla tego rodzaju działalności, gdyż z usług podwykonawców korzysta również wielu zawodowych przewoźników. Ci są przekonani, że w przypadku zlecenia przewozów podwykonawcom występują jako spedytorzy. Takie postrzeganie jest obciążone bardzo dużym błędem, albowiem – jak już pisałem powyżej – to, czy występują w charakterze przewoźnika, czy spedytora wynika nie z tego, kto dokonuje przewozu, a z charakteru zawartej przez nich umowy. I nie chodzi tutaj o umowy zawierane z podwykonawcami, ale o umowy zawierane z zamawiającymi usługi (zleceniodawcami). Z punktu widzenia prawa przewozowego, dzielenie działalności na transportową i spedycyjną

art. 3 konwencji CMR i 5 ustawy Prawo Przewozowe. To samo dotyczy spedytora. Odstępstwem od powyższej zasady jest zawarcie umowy spedycji, która nie będzie już podlegała prawu przewozowemu, a kodeksowi cywilnemu (art. 794 do 804 k.c.). Należy jednak pamiętać, że taka umowa nie może posiadać ani transportowego charakteru, ani też nie może z niej wynikać zobowiązanie do wykonania przewozu. Każdy przewoźnik powinien zatem wiedzieć, że tzw. „odsprzedawanie” zleceń transportowych przewoźnikom dalszym (podwykonawcom) nie zmienia ich automatycznie w spedytorów – odpowiadają za nich jak za siebie.

Kiedy spedytor staje się przewoźnikiem umownym?

W obszarze transportu przewoźnik umowny to taka osoba, która zawiera umowę przewozu, ale jej bezpośrednio nie wykonuje. Jeżeli spedytor zawrze z zamawiającym przewóz (zleceniodawcą) umowę

- ▶ wpisanie spedytora w list przewozowy jako przewoźnika,
- ▶ zawarcie w treści zlecenia konwencji CMR i/lub ustawy prawo przewozowe jako podstawy prawnej dla określania praw, obowiązków oraz odpowiedzialności stron umowy,
- ▶ zobowiązanie się spedytora wprost do wykonania przewozu lub
- ▶ np. poprzez uznanie przez sąd zawartej umowy za umowę przewozu.

Zawarcie przez spedytora umowy przewozu powoduje, że ponosi on odpowiedzialność jak klasyczny przewoźnik. Jeżeli spedytor sam nie dokonuje przewozu, określa się go mianem przewoźnika umownego.

Zawarcie przez spedytora umowy przewozu powoduje, że ponosi on odpowiedzialność jak klasyczny przewoźnik. Jeżeli spedytor sam nie dokonuje przewozu, określa się go mianem przewoźnika umownego.

nie ma więc żadnego uzasadnienia. Jeżeli przewoźnik zawrze umowę przewozu i wykonuje ją za pośrednictwem podwykonawcy (przewoźnika dalszego), ponosi odpowiedzialność również za szkody w przesyłce powstałe w czasie dokonywania przewozu przez swojego podwykonawcę. Stanowią o tym dość jednoznacznie

przewozu, będzie wykonawcą tej umowy. Jeżeli zleci wykonanie tej umowy podwykonawcy (zawodowemu przewoźnikowi) będzie wykonawcą umownym, czyli w tym przypadku przewoźnikiem umownym. W takiej konfiguracji podwykonawca będzie występował w charakterze przewoźnika faktycznego. Jeżeli podwykonawca zleci wykonanie przewozu dalszemu przewoźnikowi, również będzie określany jako przewoźnik umowny.

Większość firm spedycyjnych zawiera ze swoimi zleceniodawcami umowy przewozu. Większość – co jest oczywiste – wykonuje te umowy za pośrednictwem zawodowych przewoźników, z którymi spedytor zawiera odrębne umowy przewozu. W takich relacjach spedytor występuje zawsze w charakterze przewoźnika umownego. To samo dotyczy przewoźników zawierających umowy przewozu i korzystających z usług przewoźników dalszych. Prawo przewozowe nie dzieli przewoźników na umownych i faktycznych. Z punktu widzenia odpowiedzialności cywilnej nie ma więc znaczenia, czy podmiot występuje w charakterze przewoźnika umownego, czy faktycznego – w przypadku niewyko-



Prawo przewozowe nie dzieli przewoźników na umownych i faktycznych. Z punktu widzenia odpowiedzialności cywilnej nie ma więc znaczenia, czy podmiot występuje w charakterze przewoźnika umownego, czy faktycznego – zawsze ponosi odpowiedzialność jak przewoźnik



Jerzy Różyk

30 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 15 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.

nania lub nienależytego wykonania umowy przewozu zawsze ponosi odpowiedzialność jak przewoźnik.

Jak ubezpieczać faktyczną odpowiedzialność spedytorów?

Spedytor zawierający umowy przewozu ma dość duże trudności w uzyskaniu ochrony ubezpieczeniowej, która optymalnie zabezpieczy ponoszoną przez niego odpowiedzialność. Pomimo, że opisany model spedycji funkcjonuje od kilku lat, polski rynek ubezpieczeniowy do dziś nie wypracował odpowiedniej oferty dla spedytorów pełniących rolę przewoźników umownych. Głównym powodem jest niechęć do zmiany utrwalonego modelu ubezpieczeń.

Nie bez znaczenia jest również fakt, iż większość spedytorów nie posiada uprawnień do prowadzenia działalności

w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych, co stanowi dla zakładów ubezpieczeń przesłankę do nie udzielania ochrony na bazie OCP. O czymś takim jak przewoźnik umowy w obszarze drogowych przewozów kabotażowych ubezpieczyciele nawet nie chcą słyszeć. Nie oznacza to jednak, że zawarcie takiego ubezpieczenia nie jest możliwe. Niewiele zakładów ubezpieczeń jednak oferuje spedytorom ubezpieczenie OCP, a tylko nieliczne potrafią to zrobić na tyle dobrze, żeby zapewnić ubezpieczającym należyłą ochronę ubezpieczeniową. Nie jest lepiej w obszarze pośredników ubezpieczeniowych, gdyż niewielu agentów i brokerów specjalizuje się w ubezpieczeniach transportowych. Dlatego ryzykowne jest podejmowanie prób uzyskania ofert od przypadkowych pośredników lub bezpośrednio od zakładów ubezpieczeń, gdyż

wiedza większości z nich z zakresu ubezpieczeń transportowych jest znacznie ograniczona, a ich rola sprowadza się jedynie do sprzedaży ubezpieczeń.

Preferowany przez nas model asekuracji ryzyk ponoszonych przez spedytorów polega na tym, że ubezpieczyciel akceptuje określony status ubezpieczającego i niezależnie od posiadanych uprawnień oferuje ochronę w granicach ponoszonej przez niego odpowiedzialności. To sprawa, iż ubezpieczenie jest dedykowane nie spedytorom, czy przewoźnikom, a podmiotom, które w związku z prowadzoną działalnością przyjmują na siebie określoną odpowiedzialność – w przypadku spedytora będzie to odpowiedzialność analogiczna jaką ponosi przewoźnik. Taka polisa będzie chroniła odpowiedzialność cywilną spedytora występującego w charakterze przewoźnika (tutaj umownego), wynikającą z wykonywania przez niego umów przewozu zarówno międzynarodowego, krajowego, jak również kabotażowego. Oczywiście, polisa obejmuje również odpowiedzialność cywilną spedytora, jednakże w sytuacji, gdy spedytor na 100% wszystkich umów zawiera 99% umów przewozu, ryzyko spedycyjne jest marginalne.

Skoro spedytorzy zawierają umowy przewozu, muszą mieć świadomość, że odpowiadają również jak przewoźnik. Nie oznacza to jednak, że muszą zmienić przyjęty model pracy, gdyż opisane rozwiązanie i bez tego pozwala na ubezpieczenie ponoszonej przez nich odpowiedzialności. Muszą tylko wiedzieć kogo o to zapytać. W przeciwnym razie zostaną z kieszką polisą bez pokrycia, a taka niefrasobliwość w przypadku szkody może ich kosztować wiele tysięcy euro. ◀

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



Ryzykowne jest podejmowanie prób uzyskania ofert od przypadkowych pośredników lub bezpośrednio od zakładów ubezpieczeń, gdyż wiedza większości z nich z zakresu ubezpieczeń transportowych jest znacznie ograniczona, a ich rola sprowadza się jedynie do sprzedaży ubezpieczeń

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 ponoszonej w związku z wykonywaniem działalności transportowej i spedycyjnej.

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

Dane kontaktowe:

CDS Kancelaria Brokerska
 ul. 203 Warszawa, ul. Białostocka 111 04-53
 tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54; fax: 22 240 50 54
 e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl