

PRZESYŁKA JAKO PODMIOT ŁAŃCUCHA DOSTAW - CZĘŚĆ II

SPEDYTOR – STRAŻNIK, CZY GENERATOR RYZYKA?

Czynności wykonywane przez dzisiejszego spedytora niewiele przypominają model znany z lat 80-tych ubiegłego wieku. W zakresie obowiązków ówczesnego spedytora było m. in. uzgodnienie z zamawiającym warunków, przygotowanie dokumentacji wysyłkowej i celnej, nadzór nad załadunkiem i przebiegiem przewozu oraz dbałość o dostarczenie przesyłki do odbiorcy wskazanego przez zamawiającego. Spedytor zajmował się zatem wszystkim, co było związane z wysyłaniem i odbiorem przesyłki i co wynikało z art. 794 k.c.



Brak wiedzy spedytatorów o metodach weryfikacji przewoźników i załadowców oraz niezajomość procedur spedycyjnych zachęcają oszustów do działania.

Dzisiejszy spedytor nie ma kontaktu ani z zamawiającym, ani z dokumentami przewozowymi, ani z przesyłką, ani też z przewoźnikiem, a jego rola sprowadza się zaledwie do „zabiurkowego” organizowania przewozów. Dziwić nie może więc fakt, iż w ustawie o transporcie drogowym ustawodawca w odniesieniu do spedytatorów użył określenia pośrednik przy przewożeniu rzeczy.

Ryzyka spedycyjne

Organizowanie przewozu zawiera się wprawdzie w kodeksowym „... dokonywanie innych usług związanych z jej przewozem.”, ale stanowi zaledwie część zadań, jakie powinien wykonywać spedytor. W praktyce, organizowanie przewozu polega na znalezieniu przewoźnika, który przewiezie określoną przesyłkę od nadawcy do odbiorcy. Mniej lub bardziej precyzyjne warunki przewozu są zazwyczaj określone w otrzymanym zleceniu, a ich spełnienie leży już w gestii przewoźnika – spedytor musi je jedynie przenieść do zlecenia transportowego. Przy takim modelu spedycji trudno się pomylić, gdyż spedytor praktycznie nie wykonuje żadnych innych czynności. Skoro takie są powszechne praktyki, trudno mówić o jakimkolwiek wpływie spedytora na ryzyko uszkodzenia lub utraty przesyłki w czasie wykonywania czynności określonych w art. 794 k.c. Trudno też mówić o jakiegokolwiek odpowiedzialności spedytora opartej na tej podstawie prawnej.

Terytorialny zasięg działalności spedytora z lat 80-tych i wcześniejszych był mocno ograniczony, co wynikało z ówczesnego układu geopolitycznego. Łatwiej było o sprawdzonych przewoźników, a przestępczość była zorientowana na inne obszary działalności, co wynikało z ówczesnego porządku. Sytuacja geopolityczna w Europie i model pracy spedytora zmieniły się jednak diametralnie,

ORGANIZOWANIE PRZEWOZU POLEGA NA ZNALEZIENIU PRZEWOŹNIKA, KTÓRY PRZEWIEZIE OKREŚLONĄ PRZESYŁKĘ OD NADAWCY DO ODBIORCY.

co spowodowało, że przesyłka jest narażona na zupełnie inne ryzyka.

Do głównych ryzyk, jakie towarzyszą przesyłkom „przepuszczanym” przez spedycyjne ogniwa łańcucha dostaw, należą:

- | łatwy dostęp do przewoźników, w tym również spoza Polski
- | międzynarodowy zasięg przewozów
- | nieprecyzyjne warunki zawieranych umów

Łatwy dostęp do przewoźników, w tym spoza Polski

Zmiany geopolityczne w Europie dokonane po roku 1990 i wejście Polski do Unii Europejskiej spowodowały znaczny rozwój sektora spedycyjnego w naszym kraju. Giełdy transportowe dały polskim spedytorem praktycznie nieograniczony dostęp do ładunków zleczanych do spedycji i przewozu oraz - co stało się dla nich ważne - dały większe możliwości dotarcia do oferowanych przez nich ładunków również przewoźnikom, w tym także tym z Europy południowej. To spowodowało, że w ciągu ostatnich pięciu lat powstało mnóstwo mniejszych lub większych firm spedycyjnych, dla których organizowanie przewozów na zlecenie nadawców lub większych firm spedycyjnych stało się głównym sposobem na zarabianie pieniędzy. W tym pędzie zapomniano jednak o jednym - o ryzyku, jakie niesie za sobą zaistniała sytuacja. Mało który spedytora bowiem był i jest przygotowany do organizowania przewozów na taką skalę i z wykorzystaniem tak wielu anonimowych przewoźników, jak często ma to miejsce dzisiaj.

Sam fakt angażowania do wykonywania przewozów anonimowych przewoźników nie zwiększa ryzyka. Jednakże brak wiedzy o metodach ich weryfikacji i stosownych procedur spedycyjnych doprowadzają do sytuacji, w których inicjatywę przejmują oszuści podszywający się pod przewoźników, którzy niemalże masowo wyłudniają od spedytora zlecenia i przesyłki. To zaś skutkuje utratą całego ładunku, a powstałe szkody, zważywszy na rodzaj wyłudzanego towaru, mogą sięgać poważnych kwot. W każdym z takich przypadków odpowiedzialność za szkodę ponosi spedytora, gdyż zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 799 k.c., ponosi on odpowiedzialność za wybór zatrudnionych przez siebie przewoźników. W tym miejscu należy podkreślić, iż powyższe dotyczy sytuacji, gdy spedytora zawarł z zamawiającym (zleceniodawcą) umowę spedycji, gdyż tylko w takim przypadku odpowiedzialność spedytora jest ukształtowana przez kodeks cywilny.

Dodatkowo, co również należy podkreślić, ryzyko to nie jest w ogóle ubezpieczone. Ubezpieczyciele wymagają bowiem od spedytora, aby wybór przewoźnika był dokonany przy zachowaniu należytej staranności i opierał się na ustaleniu, że przewoźnik uzyskał najlepszą ocenę wiarygodności spośród firm zawodowo trudniących się przewozem. Oznacza to, że spedytora powinien podjąć wszelkie czynności, które powinny ograniczać

do minimum bądź nawet eliminować dokonanie wadliwego wyboru podwykonawcy. Dla ubezpieczycieli brak staranności w wyborze przewoźnika jest równoznaczny z rażącym niedbalstwem, a zlecenie przewozu fałszywemu przewoźnikowi jest traktowane jako wydanie towaru osobie nieuprawnionej. Sankcją umowną za niezachowanie staranności w wyborze przewoźnika jest zazwyczaj brak odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Specyfika międzynarodowych przewozów

Transport międzynarodowy operuje na terenie całej geograficznej Europy. Do spedytora trafiają zlecenia z całego kontynentu i często wychodzą do przewoźników zagranicznych. To wymusza na spedytora znajomość różnych języków, lokalnych uwarunkowań i posiadanie odpowiedniej wiedzy, co pozwala na sprawną współpracę z kontrahentami zagranicznymi.

Dla bezpieczeństwa przewożonych ładunków ważne jednak jest to, że przewożone są one na długich trasach, co znacznie utrudnia organizację przewozów. Konieczność przestrzegania przez przewoźników prawa związanego z czasem pracy, krótki czas na wykonanie przewozu oraz systemy pracy odbiorców to główne determinanty szkód i roszczeń.

Konieczność przestrzegania przez przewoźników prawa związanego z czasem pracy w transporcie jest czymś zupełnie normalnym, ale sprawia, że na długich trasach przewoźnicy zmuszeni są do licznych postojów. Często zdarza się, że zleceniodawca daje zbyt krótki czas na wykonanie zlecenia, przez co transport jest wykonywany z naruszeniem prawa, a postoje są odbywane w miejscach przypadkowych. To powoduje, że często dochodzi do wypadków drogowych lub kradzieży ładunku na parkingach. W obu przypadkach rezultatem jest szkoda w przesyłce i konieczność odszkodowawcza. Częstym zjawiskiem przy tak organizowanych przewozach są też opóźnienia przy dostarczaniu przesyłek odbiorcom. I choć jest to przyczyną licznych reklamacji, to zazwyczaj nie powoduje szkód, a jedynie niezadowolony i ewentualne potrącenia z należności za wykonywane usługi.

Obserwuje się, że częstymi praktykami stosowanymi przez odbiorców są odmowy rozładowania pojazdu w przypadku spóźnienia się na wyładunek. W wielu przypadkach nie zaburza to toku pracy odbiorcy, jednakże gdy dotyczy to intratnego towaru jak np. alkohol, opony, sprzęt AGD, czy elektronika, taki proceder jest uprawiany częściej. W przypadku, gdy pracownicy odbiorcy biorą udział w przestępczym procederze, złodzieje mogą łatwo zlokalizować pojazd i dokonać kradzieży lub rabunku towaru pozostającego na naczepie.

Brak wiedzy o specyfice transportowej i bezpiecznej infrastrukturze parkingowej oraz nie monitorowanie przebiegu przewozów nie pozwala spedytora na takie ich organizowanie, aby



CDS
ODSZKODOWANIA

Autor artykułu

Jerzy Różyk

jest ekspertem ds. oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych CDS Kancelaria Brokerska www.cds-odszkodowania.info



Za szkodę powstałą w przewozach zorganizowanych przez spedytora to on ponosi odpowiedzialność, gdyż - zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 799 k.c. - ponosi on odpowiedzialność za wybór zatrudnionych przez siebie przewoźników.

dać przewoźnikom szansę na bezpieczne i zgodne z prawem przewożenie ładunków, a w przypadku wystąpienia problemów, na ich sprawne wspieranie. Można zaryzykować stwierdzenie, że spedytorzy wprowadzają do przywozów coś w rodzaju „pędu transportowego”. Nie oznacza to, że dzieje się to nagminnie, jednakże są przypadki perfidnego wykorzystywania przewoźników do własnych celów biznesowych i przenoszenia na nich skutków stosowanych przez siebie praktyk opisanych powyżej.

Nieprecyzyjne warunki zawieranych umów

Dbałość spedytorów o prawidłowe zawieranie umów przewozu z przewoźnikami jest różna. W większości przypadków do zleceń transportowych są przenoszone warunki z otrzymywanych przez nich zleceń, co nie zawsze daje przewoźnikom pełną wiedzę o faktycznych wymaganiach, stawianych przez spedytorów i ich zleceniodawców. Wiele przewozów jest więc wykonywanych niemalże „po omacku” i polega na zlokalizowaniu dwóch celów – miejsca przyjęcia ładunku i miejsca jego dostarczenia. „Pęd transportowy” przyjęty również przez przewoźników dopełnia reszty. W trakcie wykonywania przewozu okazuje się, że czas na przejazd jest zbyt krótki, nadawca wpisał jakąś wartość w list CMR, a magazyn odbiorcy jest gdzieś w okolicy, bo na olbrzymim centrum

przemysłowym jest zaledwie jedna ulica, a numeracja jest tak pokręcona, że nawigacja już dawno odmówiła współpracy. Można powiedzieć, że przewoźnik wiedział, jakie są warunki umowy, ale czy naprawdę to wiedział? To spedytor powinien zadbać o czas, jaki jest potrzebny na wykonanie przewozu, poinformować o wpisaniu wartości w list CMR i to od spedytora przewoźnik powinien otrzymać precyzyjne instrukcje dotyczące miejsca rozładunku. Trudno się później dziwić, że w zorganizowanym przez spedytora „pędzie transportowym” doszło do wypadku, gdyż przewoźnik nie przestrzegając przepisów, bo groziło to spóźnieniem i potrąceniem mu (choć nieprawnie) połowy przewoźnego albo też złodzieje skradli połowę ładunku, gdyż zdesperowany przewoźnik w końcu musiał się zatrzymać i zapytać przypadkowe osoby o właściwy adres odbiorcy, co sprawcy skrętnie wykorzystali. O ile samo wpisanie wartości w list przewozowy CMR nie wywiera poważnych skutków, w dwóch pierwszych przypadkach efektem jest uszkodzenie lub utrata ładunku, co już wywiera określony skutek w postaci zobowiązania do odszkodowania.

O ile w przypadku zawarcia przez spedytora z zamawiającym (jego zleceniodawcą) umowy spedykcji jego zaangażowanie finansowe może być żadne, to gdy zawrze on z zamawiającym umowę przewozu, co jest powszechną praktyką, jego los będzie już zależał od jego własnego podejścia do sztuki transportowej.

Powyższe obrazuje, jak ważnym ogniwem w łańcuchu dostaw jest spedytor. Od tego, jak wykonuje swoją pracę, w dużej mierze zależy bezpieczeństwo ładunku i interes jego zleceniodawcy. Skoro zatem traktujemy przesyłkę jako podmiot, może warto by było dać jej głos, by w razie potrzeby zwróciła ona uwagę na generowane przez spedytorów zagrożenia. Póki co przesyłka to jedynie przesyłka, a jej wartość jest chyba większa dla prawdziwych wysyłających i odbierających, jakimi są nadawca i odbiorca, niż dla wszystkich pomiędzy nimi. Przywołany w opracowaniu „pęd transportowy” jest niczym innym jak osiąganiem zysku ponad wszystko, co niejednokrotnie gubi samych spedytorów, gdyż w wielu przypadkach łatwo im zarzucić nienależyte zorganizowanie przewozu. Pytanie, czy dzisiejszy spedytor tak naprawdę jest strażnikiem, czy generatorem ryzyka jest więc aktualne. Odpowiedzieć na nie powinni jednak sami zainteresowani, czyli uczestnicy całego łańcucha dostaw. Większa świadomość wśród nadawców, to lepsza jakość pracy spedytorów, co zwiększa bezpieczeństwo ładunku w czasie przewozu i pozwala odbiorcy osiągnąć zysk na zakupionym ładunku. Wszyscy zarabiają i jest tak, jak powinno być. Jeżeli spedytor, któremu zostaje powierzony interes nadawcy, nie zorganizuje całej operacji w taki sposób, to ryzyko będzie poza jego kontrolą, a takie działanie będzie chyba dalekie od sztuki spedytorskiej.

Jerzy Różyk