



Odpowiedzialność cywilna spedytora i przewoźnika wczoraj i dziś

W ostatnich latach obserwuje się dość dynamiczne zmiany w sektorze TSL. Zmienił się model prowadzenia działalności gospodarczej zarówno w obszarze spedycji jak i przewozu. To powoduje, że nie ma już takiej korelacji pomiędzy wykonywanymi czynnościami i ponoszoną odpowiedzialnością.

W uproszczeniu, dzisiejszy spedytor głównie z za biurka organizuje przewozy, ale charakter zawieranych umów powoduje, że ponosi on odpowiedzialność jak klasyczny przewoźnik. Dzisiejszy przewoźnik zaś powoli rezygnuje z wykonywania przewozów i wchodzi w obszar spedycji, tym samym może ponosić odpowiedzialność jak spedytor. Za tym idzie ponoszenie niezamierzonej odpowiedzialności i często konieczność pokrywania szkód z własnych środków.

Czynności spedycyjne a odpowiedzialność spedytora

Zobaczmy jakie czynności spedycyjne wykonuje spedytor według ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Tytuł XXVI. Umowa spedycji):

- wysyłanie lub odbiór przesyłki lub dokonywanie innych usług związanych z jej przewozem (art. 794 § 1.);
- podejmowanie czynności potrzebnych do uzyskania zwrotu nienależnie pobranych sum z tytułu przewoźnego, cła i innych należności zw. z przewozem przesyłki (art. 797);

- podejmowanie czynności potrzebnych do zabezpieczenia praw dającego zlecenie lub osoby przez niego wskazanej względem przewoźnika albo innego spedytora (art. 798);
- zastaw na przesyłce dla zabezpieczenia roszczeń o przewoźne oraz roszczeń o prowizję, o zwrot wydatków i innych należności wynikłych ze zleceń spedycyjnych, jak również dla zabezpieczenia

cywilnej. Zgodnie z kodeksem cywilnym, spedytor ponosi odpowiedzialność za:

- czynności związane wysyłaniem i odbiorem przesyłki lub dokonywaniem innych usług związanych z jej przewozem (art. 794 § 1.);
- czynności niezbędne do uzyskania zwrotu nienależnie pobranych sum z tytułu przewoźnego, cła i innych należności związanych z przewozem przesyłki (art. 797);

Odpowiedzialność spedytora kształtuje nie to jakie wykonuje czynności faktyczne, a to jaką umowę zawiera lub do czego faktycznie się zobowiązuje.

takich roszczeń przysługujących poprzednim spedytorom i przewoźnikom, dopóki przesyłka znajduje się u niego lub u osoby, która działa w jego imieniu, albo dopóki może nią rozporządzać za pomocą dokumentów (art. 802 § 1.);

➤ dokonywanie przewozu – w tym przypadku spedytor nabywa jednocześnie prawa i obowiązki przewoźnika (art. 800).

Wykonywane czynności wiążą się z ponoszeniem odpowiedzialności

- czynności niezbędne do zabezpieczenia praw dającego zlecenie lub osoby przez niego wskazanej względem przewoźnika albo innego spedytora (art. 798);
- przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w wyborze (art. 799).

Warto również wskazać, że odszkodowanie za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki w czasie od jej przyjęcia aż do

wydania przewoźnikowi, dalszemu spedytorowi, dającemu zlecenie lub osobie przez niego wskazanej, nie może przewyższać zwykłej wartości przesyłki, chyba że szkoda wynika z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa spedytora (art. 801).

Po wejściu w życie tej ustawy, to jest od dnia 21.10.2005 r. ustawodawca wprowadził w obszar transportu pośrednika przy przewozie rzeczy, który miał zastąpić ówczesnego spedytora. Ustawodawca nie wprowadził za tym żadnych szczególnych

cywilna dzisiejszego „spedytora” to zaledwie ca 5% odpowiedzialność spedytora – pozostałe 95% mieści się w obszarze zarezerwowanym dla przewoźników.

Warto w tym miejscu wskazać, że pomimo tak diametralnej zmiany, większość dzisiejszych spedytorów nie ma świadomości, że ponoszą odpowiedzialność inną aniżeli im się wydaje oraz nie wie z czego ona wynika. Często więc jedynym ubezpieczeniem jakim dysponują jest klasyczne OC spedytora, które asekuruje ich odpowiedzialność zaledwie w ca 5%, gdyż tyle jest umów spedycyjnych w ich portfelu. Dodatkowo, takie polisy nie gwarantują pełnej ochrony odpowiedzialności cywilnej jaką spedytor ponosi na podstawie art. 799 k.c., czyli za winę w wyborze przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia. Wiele z polis jakie są w posiadaniu takich spedytorów zawiera bowiem wyłączenie ochrony za szkody spowodowane wskutek

Często jedynym ubezpieczeniem jakim dysponują spedytorzy jest klasyczne OC spedytora, które asekuruje ich odpowiedzialność zaledwie w ca 5%, gdyż tyle jest umów spedycyjnych w ich portfelu.

Należy jednak pamiętać, że... odpowiedzialność spedytora kształtuje nie to jakie wykonuje czynności faktyczne, a to jaką umowę zawiera lub do czego faktycznie się zobowiązuje. Spedytor nie będzie zatem ponosił odpowiedzialności jak spedytor (wynikającej z kodeksu cywilnego) w sytuacji, gdy z zamawiającym usługę (zleceniodawcą) zawarł umowę przewozu lub w umowie spedycji zobowiąże się do wykonania przewozu. Będzie ponosił odpowiedzialność jak klasyczny przewoźnik, gdyż taki będzie skutek wynikający z zawartej umowy przewozu.

Spedytor przedwcześniej, to... spedytor. Zajmował się wszystkim, co było związane z wysyłaniem i odbiorem przesyłki, a nie tylko z organizacją samego przewozu. W jego gestii była cała operacja logistyczna związana z przemieszczaniem przesyłki. W zakresie jego obowiązków, oprócz zorganizowania przewozu, było m. in. uzgodnienie z zamawiającym warunków, przygotowanie dokumentacji wysyłkowej, nadzór nad załadunkiem i przebiegiem przewozu oraz dbałość o dostarczenie przesyłki do odbiorcy wskazanego przez zamawiającego. Jedynym ułatwieniem było to, że inny był terytorialny zasięg działalności, co wynikało z ówczesnego układu geopolitycznego. Odpowiedzialność cywilna ówczesnego spedytora w 100% wynikała z kodeksu cywilnego i nie było mowy o ponoszeniu innej. Z drugiej strony, PRL-owskie zaszufladkowanie działalności mogło powodować, że spedytor poniekąd z automatu nie mógł ponosić odpowiedzialności jaka nie wynikała ze specyfiki prowadzonej przez niego działalności. Taka orientacja powodowała, że odpowiedzialność cywilna wczorajszego spedytora zawsze wynikała z kodeksu cywilnego.

Spedytor wczoraj, to do wejścia w życie w noweli ustawy o transporcie drogowym z dnia 29.07.2005 r. jeszcze spedytor, choć model jego pracy różnił się diametralnie od tego z lat 80-tych i wcześniejszych.

regulacji, choć środowisko TSL zastanawiało się, co tak naprawdę się z tym wiąże.

Spedytor dziś, to tak naprawdę ... przewoźnik umowny, który ponosi odpowiedzialność analogiczną jak przewoźnik. Dodatkowo, dzisiejszy spedytor to przewoźnik umowny, który ponosi odpowie-

To, czy ktoś jest przewoźnikiem, przewoźnikiem umownym, „spedytorem umownym”, czy spedytorem zależy od charakteru zawieranych umów, a dokładniej zobowiązań, jakie zaciąga na ich podstawie.

dzialność również za wykonywane przewozy kabotażowe. I na powyższe nie ma wpływu fakt, że taki „spedytor” wykonuje jedynie działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Jego odpowiedzialność wynika z umów jakie zawiera. Reasumując, odpowiedzialność

rażącego niedbalstwa, które niewątpliwie zostanie spedytorowi zarzucone jeżeli zleci przewóz przewoźnikowi nie gwarantującemu należytego wykonania przewozu lub wręcz oszustowi. Dodatkowo, jednym z głównych wyłączeń jest wydanie towaru osobie nieuprawnionej (głównie oszustowi,



Odpowiedzialność cywilna dzisiejszego „spedytora” to zaledwie ca 5% odpowiedzialność spedytora – pozostałe 95% mieści się w obszarze zarezerwowanym dla przewoźników



Jerzy Różyk

Ponad 27 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 12 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.

który podszywa się pod przewoźnika), co jeszcze bardziej zmniejsza zakres pokrycia ubezpieczeniowego ponoszonej odpowiedzialności.

Czynności przewozowe i odpowiedzialność przewoźnika

Na przestrzeni ostatnich 40-50 lat charakter działalności wykonywanej przez przewoźników drogowych również diametralnie się zmienił. Dokonana po 1990 r. zmiana układu geopolitycznego spowodowała, że Europa otworzyła się stwarzając polskim przewoźnikom drogowym nowe możliwości. Wielu przewoźników skierowało swoje ciężarówki na zachód i dla niektórych transport krajowy przestał być już interesujący. Dodatkowym atutem było położenie geograficzne, co spowodowało, że polscy przewoźnicy zaczęli masowo przewozić ładunki z Europy zachodniej do Rosji. Dokonane po 2009 r. zmiany otworzyły nowe możliwości – umożliwiono polskim przewoźnikom wykonywanie przewozów kabotażowych na terenie krajów Unii Europejskiej.

Ale rok 2009 to też duży kryzys w całej Europie. Rentowność transportu drogowego spadała i wielu przewoźników musiało zrezygnować z działalności transportowej. Nie oznaczało to wcale, że koła ich ciężarówek przestały się kręcić. Szybko znalazły one nowych właścicieli, którzy przejęli „wolne kilometry” i z powodzeniem wykonują działalność do dziś. Dotyczyło to

łałość spedycyjną. Niektórzy całkowicie zrezygnowali z działalności przewozowej na rzecz spedycji.

Zobaczymy na czym koncentrował się wczorajszy przewoźnik, jak pracuje dziś i jak będzie wyglądał model jego pracy jutro.

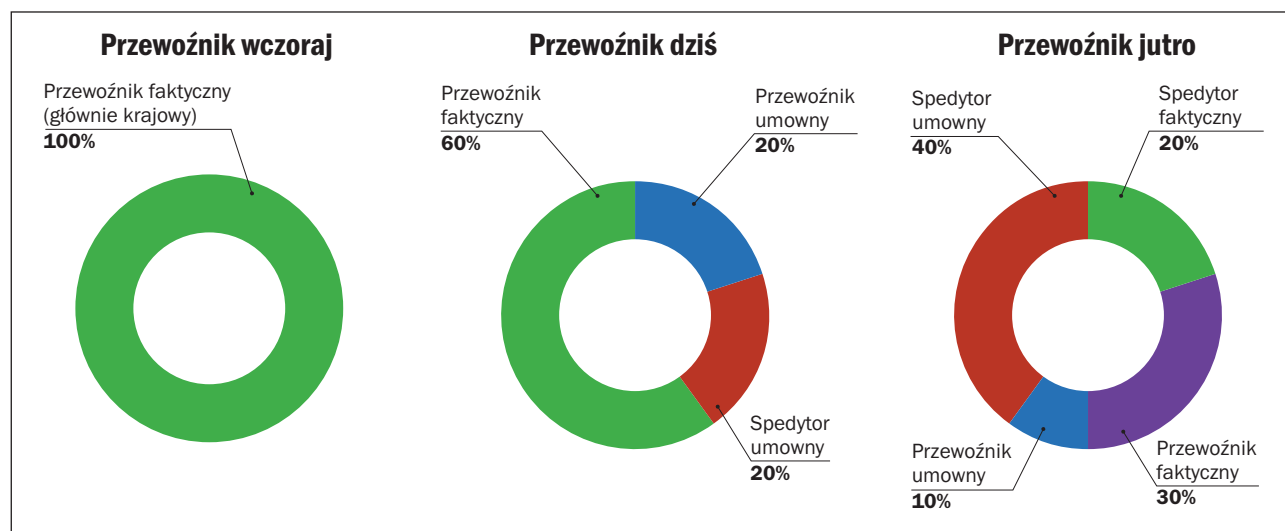
Obserwuje się, że zamiana działalności nie do końca wiąże się z faktycznym wykonywaniem tej działalności. Działalność przewoźników, którzy przeszli na „spedycję” niewiele różni się bowiem od klasycznego dziś posługiwania się podwykonawcami przy wykonywaniu przewozów. Choć mają oni stosowne uprawnienia do wykonywania działalności spedycyjnej, analogicznie jak w przypadku przewoźnika umownego, ich rola sprowadza się do organizowania przewozów. Prowadzenie przez nich działalności spedycyjnej, przez fakt zawierania umów przewozu, jest więc bardzo umowne, gdyż wynika z mylnego przekonania i nijak nie wiąże się ze spedycją.

Dzisiejsze obserwacje wskazują, że część bardziej świadomych przewoźników samodzielnie szuka intratnych kontraktów.

Pod kątem odpowiedzialności cywilnej, wczorajszy przewoźnik to w 100% przewoźnik faktyczny, a dziś w ca 40% to przewoźnik umowny (ca 1% mogą stanowić umowy spedycji).

szczególnie nowszych aut, które spełniały normy wymagane przez zachodnie kraje europejskie. Kryzys pozostawił jednak piętno na finansach polskich przewoźników. Niska rentowność i zmęczenie transportem spowodowały, że wielu z nich wyprzedzało swoje EURO 4 i zorientowało się na bardziej intratną i wygodną dzia-

Do tego posiada już bazę magazynową, co umożliwi im skuteczne przebranzowienie się. Jutrzejший przewoźnik będzie więc już bardziej świadomy swojej roli w sektorze TSL i w części swojej działalności będzie już pełnił funkcję spedytora. Jednakże silna konkurencja i przyzwyczajenia spowodują, że jego działalność przez długi czas będzie



zdominowana przez transport – w większości umowy, ale jednak transport.

Co o tym zdecyduje? To, czy dany podmiot jest przewoźnikiem, przewoźnikiem umownym, „spedytorem umownym”, czy spedytorem nie koniecznie zależy od tego, jak chce być postrzegany. Nikt bowiem nie będzie w spedytorze widział spedytora, skoro ten na swojej stronie chwali się flotą ładnych zestawów i przyjmuje zlecenia przewozu. To samo dotyczy przewoźnika, który nie dość, że ma swoje samochody, sam wykonuje przewozy, a jedyne umowy jakie zawiera to umowy przewozu. Nikt takiego przewoźnika nie potraktuje jak spedytora. Tak prowadzony PR na niewiele się zatem zdaje. Prawna kwalifikacja jest bardziej jednoznaczna – to, czy ktoś jest przewoźnikiem, przewoźnikiem umownym,

jednak raczej spedytorów, a nie przewoźników.

Pod kątem odpowiedzialności cywilnej, wczorajszy przewoźnik to w 100% przewoźnik faktyczny a dziś w ca 40% to przewoźnik umowny (ca 1% mogą stanowić umowy spedycji).

Odpowiedzialność jutrzejszego przewoźnika może wyglądać następująco:

- ▶ 30% przewoźnik faktyczny – odpowiedzialność cywilna przewoźnika,
- ▶ 50% przewoźnik umowny – odpowiedzialność cywilna przewoźnika,
- ▶ 20% spedytor – odpowiedzialność cywilna spedytora.

Trudno dziś ocenić jak sektor TSL będzie wyglądał w przyszłości. Przewidywalne jest tylko to, że nikt nikogo nigdy nie zwolni z obowiązku wywiązania się

Zaciągnięte zobowiązania wiążą się z odpowiedzialnością cywilną, a ta zaś z kolei z zobowiązaniem do odszkodowania. Warto więc wiedzieć jaką odpowiedzialność ponosimy, gdyż ma to wpływ na to, jaką polisą będziemy ją asekurować

„spedytorem umownym”, czy spedytorem zależy od charakteru zawieranych umów a dokładniej zobowiązań, jakie zaciąga na ich podstawie. Jeżeli podmiot zawiera ze swoim zleceniodawcą (zamawiającym daną usługę) umowę przewozu może być traktowany jedynie jako przewoźnik lub przewoźnik umowny, jeżeli sam nie wykonuje przewozu. To samo dotyczy spedytorów. Owszem zdarzają się przypadki, że spedytor w zawartej umowie spedycji zobowiązuje się również do wykonania przewozu, ale to nie powoduje, że umowa przestaje być umową spedycji. Dotyczy to

z zobowiązań umownych i regulowania należności z nich wynikających.

Trendy w obszarze TSL

- ▶ Obszar odpowiedzialności cywilnej spedytora przesunął się w kierunku odpowiedzialności cywilnej przewoźnika – spedytor dziś to przewoźnik umowny.
- ▶ Spedytorzy organizują przewozy kabotażowe, co w tym stanie rzeczy (spedytor jako przewoźnik umowny) powoduje przyjmowanie przez nich odpowiedzialności cywilnej za takie przewozy.



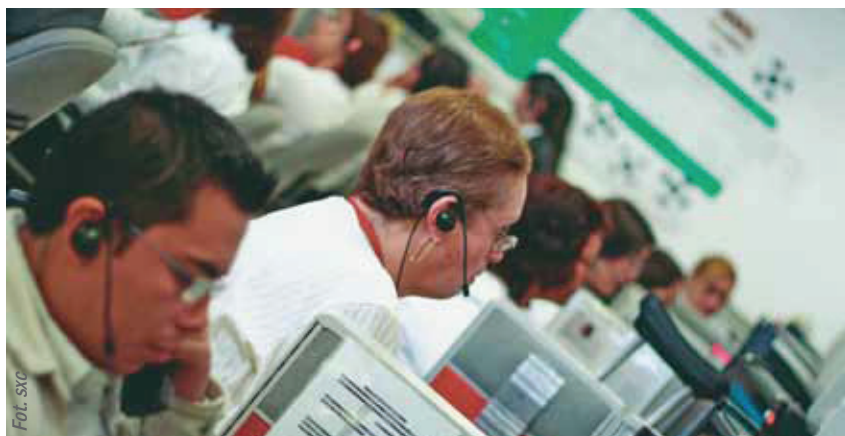
Działalność przewoźników, którzy przeszli na „spedycję” niewiele różni się od klasycznego posługiwania się podwykonawcami przy wykonywaniu przewozów. Choć mają oni stosowne uprawnienia do wykonywania działalności spedycyjnej, analogicznie jak w przypadku przewoźnika umownego, ich rola sprowadza się do organizowania przewozów

- ▶ Mniejsi spedytorzy kupują pojazdy, przez co ponoszą również odpowiedzialność cywilną analogiczną jak przewoźnik faktyczny.
- ▶ Przewoźnicy wchodzą w obszar spedycji, co powoduje, że ponoszą odpowiedzialność cywilną jak spedytor – częściej jednak są przewoźnikami umownymi, ale...
- ▶ ...do tego dochodzą przewozy kabotażowe wykonywane pojazdami o dmc do 3,5 tony i brak konieczności posiadania jakiegokolwiek licencji – o zakresie odpowiedzialności cywilnej decyduwać będą już wyłącznie zawierane umowy.

Ten swoisty melanz powoduje, że podmioty sektora TS (L jak logistykę pomijamy) mogą pełnić różne funkcje, wykonywać różne czynności faktyczne i ponosić różną odpowiedzialność. Pęd biznesowy i brak właściwej wiedzy stwarzają pułapki, w które łatwo wpaść mniej zaradnym przedsiębiorcom.

Jak widać, ocena funkcji pełnionej w sektorze TSL nie zawsze jest właściwa. Szczególnie dotyczy to tych podmiotów, które nie są zaznajomione z tą problematyką. Nie jest to jednak najważniejsze, albowiem zaciągnięte zobowiązania wiążą się z odpowiedzialnością cywilną, a ta zaś z kolei z zobowiązaniem do odszkodowania. Warto więc wiedzieć jaką odpowiedzialność ponosimy, gdyż ma to wpływ na to, jaką polisą będziemy ją asekurować i jakie finalnie bezpieczeństwo zagwarantujemy sobie i swojej rodzinie. ◀

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



Podmioty sektora TS (L jak logistykę pomijamy) mogą pełnić różne funkcje, wykonywać różne czynności faktyczne i ponosić różną odpowiedzialność. Pęd biznesowy i brak właściwej wiedzy stwarzają pułapki