

Transportowy bumerang, czyli o palecie, której nikt nie chciał

Ideą każdego transportu jest dostawa towaru od nadawcy do odbiorcy. Bywają jednak sytuacje, gdy towar zostaje zwrócony przewoźnikowi po kradzieży lub pozostaje w jego posiadaniu z powodu odmowy przyjęcia przez odbiorcę. W takich przypadkach przewoźnik powinien zwrócić się do nadawcy o instrukcje co do dalszego postępowania z przesyłką.

Zazwyczaj wraca ona do nadawcy, ale często zdarza się, że nadawca odmawia jej przyjęcia. Przewoźnik zostaje z nie swoim towarem, który blokuje mu możliwość wykonania kolejnego przewozu. Co powinien zrobić w takiej sytuacji? Co, gdy nadawca odmówi przyjęcia odzyskanej lub uszkodzonej przesyłki? Jakie rozwiązania przewiduje obowiązujące prawo przewozowe?

Międzynarodowy transport z Polski do ...Polski

Przewoźnik otrzymał zlecenie przewozu jednej palety z Polski do Wielkiej Brytanii. Na parkingu w Wielkiej Brytanii paleta została skradziona. Kradzież została zgłoszona lokalnej policji. O fakcie zostały poinformowane wszystkie strony zaangażowane w proces przewozu, a więc spedytor, nadawca i odbiorca. Po dwóch tygodniach od kradzieży policja brytyjska poinformowała przewoźnika, że skradziona paleta została odzyskana i może ją odebrać. Przewoźnik przy okazji innego frachtu odebrał odzyskaną paletę, przywiózł na swoją bazę i składował w swoim magazynie. Po oględzinach okazało się, że brakowało kilku opakowań, jednakże pozostały towar był

nieuszkodzony. O przywiezieniu towaru na swoją bazę przewoźnik telefonicznie poinformował zleceniodawcę, pytając jednocześnie o możliwość zwrotu towaru nadawcy. Po kilku dniach spedytor, powołując się na uzgodnienia z nadawcą przesyłki, poinformował przewoźnika, że ten odmawia przyjęcia towaru i że obciąży przewoźnika kosztem skradzionej palety. Żadne instrukcje co do dalszego postępowaniem z odzyskanym towarem nie zostały przekazane. Przewoźnik stanął więc przed dylematem, co zrobić w takiej sytuacji. To, że ponosi odpowiedzialność za szkodę uznał za oczywiste, ale towar nie był uszkodzony, zatem raczej nie zamierzał płacić za całą paletę. Pozostawała jeszcze kwestia towaru, który zalegał w jego magazynie i którego nikt nie chciał.

Koło ratunkowe? Wybieram Konwencję CMR

Zwrócił się więc przewoźnik do kogoś, kto mógłby go wspomóc w bezradności. Otrzymał informację, że konwencja CMR zawiera regulacje, które kierunkują działania w takich przypadkach. Po lekturze konwencji CMR okazało się, że faktycznie zawiera ona wskazówki, które w zaistnia-



Art. 14 ust. 1 konwencji CMR: Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest lub staje się niemożliwe (...), przewoźnik jest obowiązany zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzenia towarem

go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym. Ale paleta z towarem została skradziona, zatem nie zaszła żadna z okoliczności opisanych w powyższym przepisie. Podpowiedź znalazł w art. 12 ust. 2 CMR, który wskazuje, że – *prawo nadawcy do rozporządzania przesyłką wygasa z chwilą, kiedy drugi egzemplarz listu przewozowego (w dorozumieniu również towar) został wydany odbiorcy*. Towar został skradziony i po odzyskaniu przez brytyjską policję odebrany przez przewoźnika, przywieziony



Art. 20 konwencji CMR stanowi, że towar można uznać za utracony tylko wtedy, gdy nie został on wydany odbiorcy w ciągu 30 dni po upływie umówionego terminu dostawy

Zgodnie z art. 12 ust. 1 CMR, nadawca ma prawo rozporządzać towarem, a w szczególności zażądać od przewoźnika wstrzymania przewozu, zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też wydania go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym.

łych okolicznościach mogą pomóc w załatwieniu sprawy. Pierwsze wnioski przewoźnik wyciągnął po lekturze art. 12 ust. 1 CMR. Wynika z niego, że – *Nadawca ma prawo rozporządzać towarem, a w szczególności zażądać od przewoźnika wstrzymania przewozu, zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru albo też wydania*

do Polski i składowany w jego magazynie. Do angielskiego odbiorcy zatem nie dotarł. Na tej podstawie przewoźnik uznał, że prawo do rozporządzania towarem w dalszym ciągu spoczywało na nadawcy. Zauważył również, że od planowanej daty dostawy do dnia, w którym poinformował on swojego zleceniodawcę, minęły niespełna trzy ty-



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.

godnie, a art. 20 konwencji CMR wyraźnie stanowi, że – towar można uznać za utracony tylko wtedy, gdy nie został on wydany odbiorcy w ciągu 30 dni po upływie umówionego terminu dostawy. Uznał więc, że przesyłka nie została utracona i w takiej sytuacji nadawca nie może jej nie przyjąć. Nadawca jednak odmówił przyjęcia przesyłki, o czym został on poinformowany przez spedytora.

odzyskanie towaru po dwóch tygodniach po terminie dostawy i przywiezienie go do Polski uniemożliwia jego wydanie odbiorcy i w tej sytuacji musi zwrócić się do nadawcy z prośbą o instrukcje co do dalszego postępowania z nim. Z uwagi na to, że nie dysponował danymi kontaktowymi nadawcy, zdecydował się na wysłanie formalnego pisma do swojego zleceniodawcy, czyli spedy-

Art. 16 ust. wskazuje, że w przypadku zaistnienia przeszkód w wydaniu towaru i nie otrzymania od nadawcy instrukcji, przewoźnik jest uprawniony do zabezpieczenia towaru i składowania go na jego ryzyko i jego koszt.

Przewoźnik zwrócił uwagę na art. 14 ust. 1 konwencji CMR, który wskazuje, że – *Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest lub staje się niemożliwe (...), przewoźnik jest obowiązany zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzenia towarem.* Uznał więc, że

tora. W dalszym ciągu nie był jednak przekonany, że jego prośba o instrukcję zmieni stanowisko nadawcy prezentowane we wcześniejszej korespondencji ze spedytorem. Zerknął więc do konwencji CMR, aby sprawdzić, czy zawiera ona jakieś przepisy, którymi mógłby zwiększyć siłę nacisku. Podpowiedź znalazł w art. 16 ust. 2, który wskazał mu, że – *w przypadku zaistnienia przeszkód w wydaniu towaru i nie otrzymania od nadawcy instrukcji, przewoźnik jest uprawniony do zabezpieczenia towaru i składowania go na jego ryzyko i jego koszt.* Ciekawsze rozwiązanie spedytor znalazł w art. 16 ust. 3, który – *umożliwia również sprzedaż towaru bez oczekiwania na instrukcje nadawcy w przypadku, gdy koszty przechowywania towaru będą niewspółmierne wysokie w stosunku do jego wartości.*

Od czytania do działania – finał paletowej zabawy

Zaopatrzone w prawne argumenty, przewoźnik przystąpił do działania. Przygotował pismo, w którym pozostawił odzyskaną przesyłkę do dyspozycji nadawcy, zażądał

określenia terminu i miejsca zwrotu towaru, dał trzydniowy termin na odpowiedź oraz zagroził, że w przypadku nieudzielenia wymaganych instrukcji w terminie, zastosuje środki określone w art. 16 ust. 2 lub w art. 16 ust. 3 konwencji CMR. Pismo wysłał listem poleconym za potwierdzeniem odbioru, a kopię mailem. Na reakcję spedytora długo nie musiał czekać. Po dwóch dniach otrzymał od niego informację, że nadawca przyjmie towar na swój magazyn. Dostawa została zorganizowana, a towar w umówionym terminie dostarczony przez przewoźnika i przyjęty przez nadawcę. Sporządzono przy okazji protokół stanu



Przed podjęciem jakichkolwiek działań, przewoźnik powinien zażądać dalszych instrukcji od nadawcy. Gdyby ten uznał, że kontynuowanie przewozu jest bezcelowe, mógłby zadysponować przywiezieniem palety do Polski i wydanie jej jemu lub innej osobie



Nadawca mógłby nakazać kontynuowanie przewozu i dostarczenie przesyłki faktycznemu odbiorcy w Wielkiej Brytanii. Po otrzymaniu takiej dyspozycji, przewoźnik byłby zobowiązany dostarczyć odebraną z policji przesyłkę do miejsca dostawy określonego w liście CMR

przesyłki, którego wynik wytrącił nadawcy ostatniego asa – obciążenie za całą paletę. W paletce brakowało bowiem zaledwie kilku opakowań towaru, a pozostałe okazały się nieuszkodzone. W porównaniu z całym galimatiasem, szkoda okazała się niewielka i bez przeszkód została rozliczona w stosownym trybie. Wobec zaistniałych okoliczności, strony darowały sobie dochodzenie jakichkolwiek, innych roszczeń.

Przepisy prawa należy interpretować w ujęciu prawnym, a nie według własnego „widzi mi się”

Pomimo, że sprawa zakończyła się po myśli naszego bohatera, nie wszystkie elementy tej układanki pasowały do siebie. Podnoszone przez przewoźnika argumenty, choć okazały się skuteczne, nie stanowiły właściwej podstawy do składowania tego typu żądań u jego zleceniodawcy. Pierwsza niezgodność wynikała z błędnej wykładni art. 14 ust. 1 konwencji CMR. W opisanym przypadku, fakt odzyskania przesyłki i jej

postawienia do dyspozycji przewoźnika nie stanowiły przesłanki określonej w tym artykule. Przesyłka została bowiem odzyskana, co umożliwiło jej dalszy przewóz do odbiorcy. Dlatego też przed podjęciem jakichkolwiek działań, przewoźnik powinien zażądać dalszych instrukcji od nadawcy. Gdyby ten uznał, że kontynuowanie przewozu jest bezcelowe (np. z powodu odmowy przyjęcia opóźnionej dostawy przez odbiorcę), mógł zadysponować przywiezieniem palety do Polski i wydanie jej jemu lub innej osobie. Mógłby też nakazać kontynuowanie przewozu i dostarczenie przesyłki faktycznemu odbiorcy w Wielkiej Brytanii. Po otrzymaniu takiej dyspozycji, przewoźnik byłby zobowiązany dostarczyć odebraną z policji przesyłkę na miejsce dostawy określone w liście CMR. Co jest ważne, byłby do tego zobowiązany również wówczas, gdy przesyłka była już w jego magazynie w Polsce. Zwrócenie przesyłki nadawcy pozwoliło przewoźnikowi na uniknięcie dodatkowych kosztów związanych z wykonaniem takiej instrukcji.



Fot. Fotolia

Polskie orzecznictwo sądowe za nadawcę najczęściej uznaje zleceniodawcę przewoźnika, a nie firmę, która dokonywała załadunku i jest wpisana jako nadawca w list przewozowy. Zatem w podobnych przypadkach polscy przewoźnicy powinni zwracać się o instrukcję do swoich mocodawców zamawiających transport

na warunkach podanych w liście przewozowym było niemożliwe (art. 14 ust. 1 CMR) lub zaistniałyby przeszkody w wydaniu towaru po przybyciu na miejsce dostawy (art. 15 ust. 1 CMR). W opisanym

dostarczony odbiorcy). Zatem nadawca nie musiał brać pod uwagę przywołanych sankcji. Trudno jest ocenić, czy wydanie dyspozycji o skierowaniu towaru do sprzedającego (nadawcy określonego w liście przewozowym) było spowodowane presją przywołanych sankcji, chęcią odzyskania towaru, czy próbą załatwienia sprawy na drodze polubownej.

Co jest ważne dla przewoźników, którzy znajdują się w podobnej sytuacji?

Nadawca przesyłki

Nie wszyscy wiedzą, kto w świetle obowiązujących przepisów jest traktowany jako nadawca przesyłki. Polskie orzecznictwo sądowe za nadawcę najczęściej uznaje zleceniodawcę przewoźnika, a nie firmę, która dokonywała załadunku i jest wpisana jako nadawca w list przewozowy. Zatem w podobnych przypadkach polscy przewoźnicy powinni zwracać się o instrukcję do swoich mocodawców zamawiających transport, a nie szukać w internecie kontaktu z firmami widniejącymi w listach przewozowych. Takie stanowisko reprezentuje również większość sądów europejskich. Podobne procedury będą zatem obowiązywać przy zawieraniu umów przewozu z zagranicznymi zleceniodawcami. Oczywiście nie jest to zasada, ale lepiej nie sprawdzać tego na swoim portfelu.

Art. 16 ust. 3 umożliwia sprzedaż towaru bez oczekiwania na instrukcje nadawcy, w przypadku gdy koszty przechowywania towaru będą niewspółmiernie wysokie w stosunku do jego wartości.

Druga niezgodność polegała na błędnym zastosowaniu art. 16 ust. 2 i 3 konwencji CMR. Artykuły te miałyby zastosowanie wyłącznie wówczas, gdyby faktycznie wykonanie umowy przewozu

przykładzie nie zaszła okoliczność uniemożliwiająca przewóz (odebranie towaru umożliwiło przewoźnikowi dostarczenie go do odbiorcy), ani też nie zaszły przeszkody w jego wydaniu (towar nie został

Okoliczności uniemożliwiające wykonanie umowy przewozu

W przypadku zaistnienia okoliczności uniemożliwiających wykonanie umowy przewozu na warunkach określonych w liście przewozowym, np. z powodu poważnego uszkodzenia przesyłki (art. 14 ust. 1 CMR), przewoźnik powinien zwrócić się do nadawcy o wydanie stosownych instrukcji. W przypadku wydania instrukcji o kontynuowaniu przewozu zgodnie z listem przewozowym, przewoźnik może je wykonać w oparciu o dyspozycje przekazane w każdej dopuszczalnej formie (mailowo, za pośrednictwem komunikatora lub telefonicznie). W przypadku wydania przez nadawcę dyspozycji o dostarczeniu towaru w inne miejsce i wydania go odbiorcy innemu niż określony w liście przewozowym, przewoźnik powinien bezwzględnie zażądać od nadawcy wydania pierwszego oryginalnego egzemplarza listu przewozowego zawierającego nowe instrukcje (art. 12 ust. 5 lit. a) CMR). Należy również wiedzieć, że przewoźnik, który nie wykona wydanych instrukcji lub który zastosuje się do instrukcji nie zażądawszy przedłożenia pierwszego egzemplarza listu



Fot. V W

W przypadku wystąpienia okoliczności, które pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od przewidzianych w liście przewozowym i nie otrzymania w krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, przewoźnik może samodzielnie podjąć środki, jakie wydają mu się najlepsze w interesie tej osoby

przewozowego, odpowiada wobec osoby uprawnionej za wynikłą z tego szkodę (art. 12 ust. 7 CMR).

Przeszkody w wydaniu przesyłki odbiorcy

W przypadku zaistnienia przeszkód w wydaniu przesyłki odbiorcy, np. w związku z nieprzyjęciem przez niego towaru z powodu uszkodzenia, do wykonania instrukcji nadawcy nie jest niezbędny pierwszy egzemplarz listu przewozowego (art. 15 ust. 1 konwencji CMR). Przewoźnik może je wykonać w oparciu o dyspozycje przekazane w dowolnej formie. Aby jednak mówić o przeszkodach w wydaniu przesyłki odbiorcy, musi ona być do niego dowieziona i postawiona do jego dyspozycji.

Uprawnienia przewoźnika do rozporządzenia przesyłką

Jak wskazano powyżej, przewoźnik po zaistnieniu przesłanek określonych w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1 konwencji CMR, zgodnie z art. 12 konwencji CMR jest zobowiązany do wystąpienia do nadawcy o stosowne instrukcje. Na dobrodziejstwo art. 16 konwencji CMR, która daje mu uprawnienia do dysponowania towarem, może się powoływać dopiero wówczas, gdy takich instrukcji nie otrzyma, lub

tów, spowodowanych zażądaniem przez niego instrukcji, a szczególnie związanych z ich wykonaniem, o ile koszty te nie wynikły z jego winy. Rozporządzenie przesyłką wynika również z art. 14 ust. 2 konwencji CMR. Wskazuje on, że w przypadku wystąpienia okoliczności, które pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od przewidzianych w liście przewozowym i nie otrzymania w krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzenia towarem, przewoźnik może samodzielnie podjąć środki, jakie wydadzą mu się najlepsze w interesie tej osoby. W takich przypadkach, pomimo różnic w warunkach przewozu, przewoźnik zazwyczaj stara się kontynuować przewóz do miejsca określonego w liście przewozowym.

Co jest jeszcze ważne dla stron?

Praktyka wskazuje, że w przewozach zazwyczaj uczestniczy kilka podmiotów, co powoduje, że uzyskanie pierwszego egzemplarza listu przewozowego z wymaganymi instrukcjami jest bardzo utrudnione. Niejednokrotnie utrudnione jest również szybkie uzyskanie jakichkolwiek instrukcji. Aby jednak wykluczyć prawdopodobieństwo wydania przesyłki osobie, która nie będzie miała do niej żadnych praw, prze-



Aby wykluczyć prawdopodobieństwo wydania przesyłki osobie, która nie będzie miała do niej żadnych praw, przewoźnik przed podjęciem działań powinien upewnić się, że przesyłka będzie dostarczona do uprawnionego odbiorcy

bądź rozliczanie powstałych szkód. Przepisy konwencji CMR, na gruncie których dokonano powyższej symulacji, również nie rozwiązują wszystkich problemów, które mogą towarzyszyć szkodzie transportowej. W razie potrzeby strony umów mają do dyspozycji przepisy miejscowego prawa przewozowego oraz prawa cywilnego, które mogą być stosowane subsydiarnie, nawet w sporach dotyczących przewozów będących pod rządami konwencji CMR. W każdym przypadku przewoźnik powinien dysponować przesyłką zgodnie z przepisami i postępować z nią zgodnie z obowiązującym prawem. Chodzenie „na skrót” lub interpretowanie przepisów na zasadzie „widzi mi się” nie zawsze przynosi pożądaną efekt i kończy się tak, jak w opisanym przykładzie. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie, prawa przewozowe
go i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info

Poradztwo transportowe

Prowadzimy obsługę prawną-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 pomocowej 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. 205 Warszawa, ul. Białostocka 111 04-53
 tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54, fax: 22 240 70 54
 e-mail: kancelaria@odszkodowania.pl

Przewoźnik, który nie wykona wydanych instrukcji lub który zastosuje się do instrukcji nie zażądawszy przedłożenia pierwszego egzemplarza listu przewozowego, odpowiada wobec osoby uprawnionej za wynikłą z tego szkodę (art. 12 ust. 7 CMR).

gdy oczekiwanie na takie instrukcje może stwarzać zagrożenie dla towaru. I tak, zgodnie z art. 16 ust. 2, przewoźnik może wyładować towar w swoim magazynie na rachunek osoby uprawnionej, przy czym bierze on wówczas na siebie dozór towaru. Może on również powierzyć przechowanie towaru osobie trzeciej i wówczas odpowiada jedynie za rozsądny wybór tej osoby. Po wyładowaniu towaru przewóz uważa się za ukończony, a towar zostaje obciążony należnościami wynikającymi z listu przewozowego i wszystkimi innymi kosztami. Zgodnie z art. 16 ust. 3, przewoźnik może również przystąpić do sprzedaży towaru nie czekając na instrukcje osoby uprawnionej, jeżeli koszty przechowywania towaru są niewspółmiernie wysokie w stosunku do jego wartości. Na podstawie art. 16 ust. 1, przewoźnik ma też prawo do zwrotu kosz-

woźnik przed podjęciem działań powinien upewnić się, że przesyłka będzie dostarczona do uprawnionego odbiorcy. W przypadku wątpliwości, bezwzględnie powinien zażądać od nadawcy przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego zawierającego stosowne instrukcje. Co jest ważne, powinien to być oryginalny pierwszy egzemplarz listu przewozowego, który pozostał w miejscu załadunku towaru. Kopie wykonane w jakiegokolwiek formie nie są uznawane za list przewozowy i nie stanowią zgodnego z prawem nośnika instrukcji. W przypadku odmowy przekazania przez nadawcę pierwszego egzemplarza listu przewozowego, przewoźnik może postąpić zgodnie z przepisami art. 16 ust. 2 i art. 16 ust. 3 konwencji CMR.

Opisane przypadki nie wyczerpują całej listy okoliczności, które utrudniają lub uniemożliwiają wykonanie przewozu,