



Prawo i ubezpieczenia w spedycji

Odpowiedzi na pytania Uczestników webinarium

Sektor transportu składa się z tysięcy podmiotów, które każdego dnia przetwarzają niezliczoną liczbę informacji i dokumentacji. Wspiera gospodarkę i dba o to, aby transakcje handlowe były przeprowadzane zgodnie z obowiązującymi prawami. Spedycja, jako część branży TSL, rządzi się swoimi prawami, które określają warunki, na jakich zawiązywana jest umowa między zleceniodawcą a spedytorem.

Poniżej prezentujemy odpowiedzi na pytania, które spłynęły do nas przed, w trakcie i po organizowanym webinarium pt. prawo i ubezpieczenia w spedycji. Odpowiadały na nie prowadzące webinar, Anna Piasecka i Iwona Śliwińska, obejmujące stanowisko Legal Counsel w polskim oddziale Kuehne+Nagel. Sesja live odbyła się 3 listopada 2020 roku, a nagranie webinarium jest cały czas dla Państwa dostępne [tutaj](#).

Zabezpieczenie ładunku

Kto odpowiada za zabezpieczenie towaru do transportu po załadunku? Załadowca czy przewoźnik?

Odpowiadając na pytanie należy wskazać, iż wszystko zależy od zapisów umowy czy zlecenia, na podstawie którego wykonywany jest transport. Najczęściej za załadunek odpowiada nadawca. Natomiast za zabezpieczenie towaru na naczepie przewoźnik – oczywiście pod warunkiem, iż ma możliwości bycia obecnym przy załadunku.

Czy ubezpieczenie Cargo również chroni przed sytuacją, gdy przewoźnik ukradnie towar?

Ubezpieczenie cargo chroni przed kradzieżą towaru, również taką dokonaną przez przewoźnika.

Czy w umowie / zleceniu należy zastrzec spedycji nieodbieranie towaru, jeśli został niewłaściwie zapakowany? Przecież odbiorca nie ma wpływu na sposób zapakowania przesyłki przez nadawcę. Skoro konwencja CMR dotyczy umowy przewozu, a umowę przewozu zawiera spedytor w imieniu zleceniodawcy, to jak i kiedy spedytor przekazuje zleceniodawcy szczegóły dotyczące zawartej umowy przewozu?

Cześć przepisów ma charakter bezwzględnie obowiązujący – w takiej sytuacji nawet zmiana postanowień w zleceniu będzie nieskuteczna. Zabezpieczenie towaru to nie tylko opakowanie zewnętrzne, ale także zabezpieczenia wewnętrzne z tego względu nałożenie na odbiorcę obowiązku zabezpieczenia towaru do transportu wydaje się słuszne – nadawca zna właściwości towaru i to on najczęściej pakuje przesyłkę i przekazuje do transportu. Spedytor nie przekazuje odbiorcy szczegółów zawartej umowy transportu. To właśnie rola spedytora polega na zorganizowaniu transportu w taki sposób, aby wywiązać się z zawartej umowy spedycji ze swoim Klientem.

Co zrobić w przypadku, gdy towar jedzie pod plombą do kraju trzeciego i po otwarciu kontenera okazuje się, że brakuje towaru, a plomba jest nienaruszona? Na nagraniu widać całościowy proces załadunku.

W przypadku, gdy spedytor wybrał podwykonawcę starannie to nie będzie ponosił odpowiedzialności za przedmiotową szkodę. Przechodząc do kwestii odpowiedzialności przewoźnika to w przypadku dostarczenia towaru z plombą, która nie wykazuje jakichkolwiek nieprawidłowości to przepisy zwalniają przewoźnika z odpowiedzialności. W takiej sytuacji konieczne byłoby udowodnienie odpowiedzialności na podstawie przedstawienia nagrań.

Co warto zrobić, aby zabezpieczyć się przed szkodą?



Dokładnie sprawdzaj dane adresowe



Zabezpiecz karton folią stretch



W przypadku towarów wrażliwych, oznacz przesyłki naklejkami



Upewnij się, że towar nie wystaje poza obrys palety



Umieść na FV adnotację o konieczności sprawdzenia towaru



Poinformuj odbiorcę, aby sprawdził towar przy odbiorze

Czy jest zapis w Ogólnych Warunkach Spedycyjnych, że towar wystający poza obrys palety nie powinien być przyjęty do przewozu?

W warunkach spedycyjnych brak jest zapisu, który wskazywałby, że towar wystający poza obrys palety nie powinien być przyjęty do przewozu.

Co w przypadku, kiedy przewoźnik świadomie ignoruje informację o niepowetowalności palet w postaci stożków i mimo to piętruje palety w wyniku czego następuje uszkodzenie towaru?

W pierwszej kolejności mają znaczenie informacje przekazane spedytorowi lub przewoźnikowi w momencie składania zlecenia oraz to, co zostało umieszczone w jego treści. Istotne jest czy przedmiotowy rodzaj transportu przewiduje transport przesyłek, których nie można piętrować. Jeżeli faktycznie zawarto w zleceniu informację, iż towar nie podlega piętrowaniu to w przypadku wystąpienia szkody w samym towarze (substancji przesyłki) możliwe jest dochodzenie odszkodowania.

Jaka jest konkretna definicja właściwego zabezpieczenia ładunku do przesyłki? Czy jeśli przewoźnik podejmuje odbiór przesyłki to czy nie po jego stronie jest sprawdzenie właściwości zabezpieczenia ładunku do transportu?

Czy opakowanie jest należyte decydują okoliczności konkretnej sprawy. Przyjmuje się, że opakowanie powinno być dostosowane do normalnych warunków przewozu i nie można oczekiwać, że ma ono zapewnić bezpieczeństwo towaru np. podczas wypadku drogowego. Samo sprawdzenie właściwego zabezpieczenia przez przewoźnika często jest niemożliwe. Należy pamiętać, że istotne jest zabezpieczenie zewnętrzne, ale także to wewnątrz przesyłki, np. w przypadku szklanych elementów ważne jest zabezpieczenie ich wewnątrz przesyłki przed wzajemnym obijaniem się.

Kto stwierdza poprawność zapakowania, jeżeli mamy towar specjalistyczny trudny w transporcie, np. szyby samochodowe?

To wszystko zależy od tego czy przesyłka była ubezpieczona czy nie. W przypadku ubezpieczenia istnieje możliwość, iż ubezpieczyciel powoła rzeczoznawcę. Przy mniejszych kwotach decyduje likwidator na podstawie dokumentacji zdjęciowej. Z tego względu istotne jest zrobienie nie tylko zdjęć uszkodzonego towaru, ale także opakowania zewnętrznego i wewnętrznego.

Szkody i odszkodowania

Czy jak kierowca nie będzie przy załadunku, a będzie to odnotowane na CMR to czy wówczas zwalnia go to z odpowiedzialności za ładunek?

Nieobecność przewoźnika przy załadunku i odnotowanie tej informacji w liście przewozowym czy też CMR zwalnia go z odpowiedzialności za ładunek.

Jeśli załadunku i rozładunku dokonuje kierowca (przewoźnik), to za ewentualne szkody podczas tej czynności to on ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą, czy nadawca przesyłki?

W przypadku, gdy w umowie lub zleceniu zostanie uzgodnione, iż to przewoźnik dokona załadunku lub rozładunku to odpowiedzialność za szkodę powstałą w trakcie tych czynności będzie obciążała przewoźnika, gdyż zgodził się on na wykonanie tych czynności. W przypadku, gdy rozładunek lub załadunek dokonywany jest przez nadawcę / odbiorcę sugerujemy skorzystanie z dodatkowego ubezpieczenia cargo, które zabezpiecza Klienta na wypadek szkody w trakcie tych czynności.

Kierowca nie mógł być obecny na załadunku jednak podpisał dokument CMR, na którym jest adnotacja, żeby był na nim obecny. Gdy towar zaginie lub zostanie uszkodzony, czy kierowca (spedycja) jest odpowiedzialna za zaginięcie?

Należy wskazać, że w przypadku wyboru podwykonawcy starannie przez spedytora to nie będzie on odpowiedzialny za szkodę. W takiej sytuacji spedytor może dokonać cesji praw, która pozwoli dochodzić Pani odszkodowania bezpośrednio od podwykonawcy.

Czy istnieje możliwość dochodzenia od przewoźnika / spedytora odszkodowania z tytułu opóźnienia kwoty przewyższającej wartość frachtu?

Możliwość skutecznego odszkodowania uzależnione jest od tego czy spedytor czy też przewoźnik świadczy terminową dostawę oraz od rodzaju transportu. Często na rynku oferowane są produkty z planowaną datą transportu w przypadku transportu drogowego, lotniczego oraz estymowanego czasu dostawy w przypadku transportu morskiego. Mając to na uwadze należy wskazać, iż w powołanych przypadkach brak jest możliwości skutecznego dochodzenia roszczenia. Najczęściej zostaną one odrzucone. W takiej sytuacji sugeruje upewnić się czy możliwe jest wykupienie dodatkowej usługi dostawy na określony termin. Proszę pamiętać, iż w takiej sytuacji nawet w przypadku wystąpienia opóźnienia szkody i posiadania dodatkowej usługi terminowej dostawy to konieczne jest wskazanie poniesienia szkody. Nie wystarczy wykazanie upływu terminu.

Jakie dokument mogą zostać użyte do udowodnienia wysokości szkody? Czy wystarczy oświadczenie, że koszt zakupu wynosi....?

Dokumentem, który jest właściwy do udowodnienia szkody jest faktura handlowa potwierdzająca wartość transportowanego towaru.

Czy dokument potwierdzający utylizację ma określony wzór, czy wystarczy np. oświadczenie przekazania towaru do utylizacji?

To zależy od tego czy przesyłka została objęta ubezpieczeniem cargo. Jeżeli nie to nie ma konieczności sporządzania takiego dokumentu według określonego wzoru. Wystarczający będzie dokument potwierdzający utylizację towaru. W przypadku objęcia dodatkowym ubezpieczeniem cargo, konieczne jest wypełnienie odpowiedniego dokumentu i przesłanie dokumentacji zdjęciowej, potwierdzającej utylizację.











Co jeśli paczka została dostarczona, ale nie bezpośrednio do odbiorcy, a pozostawiona u sąsiada, który nie sprawdził paczki i okazało się, że produkt zabezpieczony przez karton, styropian i folię został uszkodzony?

W sytuacji, w której odbiorca wyraził zgodę lub wydał dyspozycję pozostawienia przesyłki u sąsiada, a ten nie wniósł zastrzeżeń do stanu przesyłki w liście przewozowym, ani nie sporządził protokołu to w zależności od rodzaju transportu (krajowy bądź międzynarodowy) zastosowanie znajdzie konwencja CMR lub prawo przewozowe. Brak zapisów powoduje w obu przypadkach domniemanie prawne, iż przesyłka została doręczona w takim stanie, w jakim została odebrana do nadawcy.

Czy można ubiegać się o odszkodowanie od spedycji, jeżeli towar dotarł w stanie nienaruszonym a w środku był zanieczyszczony, sugerowane jest manipulowanie przesyłką przez przewoźnika, nienależyta staranność w procesowaniu.

Jeżeli towar jest w stanie nienaruszonym, a w środku był zanieczyszczony to wskazywałoby to na powstanie szkody przed przyjęciem do transportu. Braku zapisów na POD i wyłączenie przekazanie informacji od Klienta, że towar był uszkodzony skutkuje domniemaniami prawnymi, iż przesyłka została doręczona w takim stanie, w jakim odebrana od nadawcy. W takiej sytuacji to na reklamującym spoczywa obowiązek wykazania, iż przesyłka została uszkodzona w trakcie transportu, a uszkodzenia mają charakter transportowy.

Lista 10 ważnych dokumentów w przypadku uszkodzenia przesyłki

- | | |
|--|---|
|  Zlecenie spedycyjne / umowa / oferta |  Dokument potwierdzający wagę towaru |
|  Protokół szkody |  Korekta faktury |
|  Dokument przewozowy |  Dokument potwierdzający utylizację |
|  Korespondencja elektroniczna |  Protokół naprawy |
|  Faktura handlowa |  Zdjęcia |

FIATA, OPWS, CMR, prawo przewozowe

FIATA a konwencja genewska CMR? Jak się mają do siebie? Są powiązane?

Warunki Modelowe FIATA nie są bezwzględnie obowiązującym aktem prawnym i muszą być przez strony powołane w umowie, aby miały do niej zastosowanie, co więcej w przeciwieństwie do Konwencji CMR, mają zastosowanie do umów spedycji nie przewozu. Z kolei Konwencja CMR jest bezwzględnie obowiązującym aktem prawnym, który nie może zostać umownie wyłączony, i znajdzie on zastosowanie do każdego transportu międzynarodowego odbywającego się pomiędzy różnymi krajami. Jednakże, Konwencja ma zastosowanie do umów przewozu, nie zaś spedycji.

Jeśli chodzi o odpowiedzialność odszkodowawczą spedytora (art. 799 KC) to lex specialis, który przerzuca ciężar dowodu na spedytora. Czy tak samo wygląda to np. przy odpowiedzialności przy OPWS? Czy orzecznictwo i doktryna wskazują tutaj na jakiś wzorzec kontrahenta, którego wybiera spedytor?

Spedytor nie poniesie odpowiedzialności za działania lub zaniechania osób trzecich (przewoźników lub dalszych spedytorów), w przypadku wykazania, że zachowując należyłą staranność (art. 355 § 2 k.c.), powierzył wykonanie usługi podmiotom, które ze względu na reprezentowany przez nie profesjonalizm, doświadczenie, referencje czy zasoby dawały rękojmię prawidłowego wykonania zleconych czynności

Powyższe wyliczenie ma oczywiście charakter przykładowy, a przesłanki prowadzące do wyłączenia odpowiedzialności głównego spedytora powinny być rozpatrywane ad casum. W orzecznictwie wskazuje się, że z punktu widzenia braku winy w wyborze istotne znaczenie mogą mieć takie przesłanki, jak: posiadanie przez przewoźnika ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód w transporcie, nadane przewoźnikowi tytuły wyróżniające go na rynku czy prawidłowe wykonywanie na rzecz spedytora podobnych usług w przeszłości. O dołożeniu należytej staranności w wyborze nie świadczy natomiast ograniczenie się jedynie do powierzenia usług podmiotom zawodowo trudniącym się świadczeniem usług przewozowych lub spedycyjnych.

W przypadku monopolistycznych przewoźników na danym rynku lub działających w danym obszarze transportu, sam brak możliwości wyboru innych podmiotów prowadzi do uznania, że spedytor dokonał właściwego wyboru, przez co nie poniesie on odpowiedzialności zgodnie z art. 799 k.c.

Czy spedytor może w swojej umowie zawrzeć warunki "gorsze" niż Ogólne Warunki Spedycyjne i które warunki wtedy są nadrzędne?

Ogólne Warunki Spedycyjne nie są bezwzględnie obowiązujące i obie strony muszą zgodzić się na ich treść w umowie. Strony oczywiście mogą uregulować wzajemne stosunki w umowie w sposób bardziej lub mniej korzystny.

Czy dobrze rozumiem, że konwencja CMR w przypadku umowy spedycji dotyczy tylko spedytora-przewoźnika, czy też nadawcę-odbiorcę i przewoźnika? Jak spedytor dochodzi więc roszczeń od przewoźnika, jeśli powstanie szkoda?

Konwencja CMR znajdzie zastosowanie wyłącznie do umowy przewozu, a zatem jeśli strony (Klient i Spedytor) zawarły umowę spedycji, Konwencja CMR nie znajdzie zastosowania. Spedytora i przewoźnika łączy umowa przewozu nie zaś spedycji, a zatem Konwencja CMR znajdzie zastosowanie, oczywiście w przypadku transportu międzynarodowego. Odpowiedzialność za opóźnienie zgodnie z OPWS uregulowana jest w art. 23.2, który wskazuje, iż „odszkodowanie wypłacone przez spedytora zgodnie z punktem 23.1. nie może przewyższać odszkodowania możliwego do uzyskania na podstawie przepisów prawa od osoby odpowiedzialnej za szkodę.” Pamiętajmy jednak, iż zgodnie z art. 22.1.2 Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną opóźnieniem w dostawie przesyłki, chyba że zobowiązał się do dostarczenia jej w określonym terminie.

Jaka jest odpowiedzialność wg OPWS w przypadku opóźnienia dostawy?

Odpowiedzialność za opóźnienie zgodnie z OPWS uregulowana jest w art. 23.2, który wskazuje, iż „odszkodowanie wypłacone przez spedytora zgodnie z punktem 23.1. nie może przewyższać odszkodowania możliwego do uzyskania na podstawie przepisów prawa od osoby odpowiedzialnej za szkodę.” Pamiętajmy jednak, iż zgodnie z art. 22.1.2 Spedytor nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną opóźnieniem w dostawie przesyłki, chyba że zobowiązał się do dostarczenia jej w określonym terminie.

Kiedy ma zastosowanie konwencja CMR, a kiedy prawo przewozowe?

Konwencja CMR ma zastosowanie do transportu międzynarodowego i musi się odbywać przynajmniej przy udziale dwóch różnych krajów, a zatem transport wyrusza z kraju x, a dostawa jest na terenie kraju y. Z kolei polskie prawo przewozowe znajdzie zastosowanie w przypadku transportu na terenie kraju.

Czy warunki spedycyjne muszą być zgodne z konwencjami?

Warunki spedycyjne nie muszą być zgodne z konwencjami bowiem regulują one umowę spedycji, konwencje w tym np. konwencja CMR ma zastosowanie do umowy przewozu, nie zaś spedycji.

Czy wszyscy przewoźnicy/spedytorzy mają obowiązek należeć do Polskiej Izby Spedycji i Logistyki?

Przynależność do PISIL nie jest obligatoryjna, ma charakter dobrowolny.

Czy spedytor po odzyskaniu większej szkody transportowej jest zobligowany poinformować Klienta?

Spedytor zobowiązany jest do poinformowania Klienta o uzyskaniu wyższego odszkodowania od podmiotu odpowiedzialnego za szkodę.

Co oznacza *nie ponosi winy w wyborze spedycji*?

Spedytor nie poniesie odpowiedzialności za działania lub zaniechania osób trzecich (przewoźników lub dalszych spedytorów), w przypadku wykazania, że zachowując należyłą staranność (art. 355 § 2 k.c.), powierzył wykonanie usługi podmiotom, które ze względu na reprezentowany przez nie profesjonalizm, doświadczenie, referencje czy zasoby dawały rękojmię prawidłowego wykonania zleconych czynności. Powyższe wyliczenie ma oczywiście charakter przykładowy, a przesłanki prowadzące do wyłączenia odpowiedzialności głównego spedytora powinny być rozpatrywane ad casum. W orzecznictwie wskazuje się, że z punktu widzenia braku winy w wyborze istotne znaczenie mogą mieć takie przesłanki, jak: posiadanie przez przewoźnika ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej z tytułu szkód w transporcie, nadane przewoźnikowi tytuły wyróżniające go na rynku czy prawidłowe wykonywanie na rzecz spedytora podobnych usług w przeszłości. O dołożeniu należytej staranności w wyborze nie świadczy natomiast ograniczenie się jedynie do powierzenia usług podmiotom zawodowo trudniącym się świadczeniem usług przewozowych lub spedycyjnych. W przypadku monopolistycznych przewoźników na danym rynku lub działających w danym obszarze transportu, sam brak możliwości wyboru innych podmiotów prowadzi do uznania, że spedytor dokonał właściwego wyboru, przez co nie poniesie on odpowiedzialności zgodnie z art. 799 k.c.



Broszura KN Sure



Prezentacja pokazywana podczas webinarium

Kalendarium webinarium logistycznych Kuehne+Nagel dostępne jest na stronie internetowej www.kuehne-nagel.pl, [TUTAJ](#). Zachęcamy do rejestracji na kolejne spotkania.

Jeśli chcesz, abyśmy wyjaśnili nurtujące Cię zagadnienie logistyczne, możesz w każdej chwili do nas napisać i zgłosić swój temat.

Zapraszamy do kontaktu: marketing.pl@kuehne-nagel.com.

