

Paweł Smoręda - radca prawny

Artykuł opublikowany w dwumiesięczniku „Przewoźnik” nr (15) styczeń/luty 2011

## WYDANIE ŁADUNKU W ŚWIETLE KONWENCJI CMR

Wydanie ładunku przez przewoźnika jest jedną z najistotniejszych czynności w ramach zawartej umowy przewozu międzynarodowego. Prawidłowe dokonanie tej czynności, a w szczególności wydanie ładunku właściwej osobie decyduje o bezpieczeństwie prawnym przewoźnika. Pomyłka może drogo kosztować. Jeśli bowiem przewoźnik wyda ładunek osobie nieuprawnionej w rozumieniu Konwencji CMR i ładunek ten ostatecznie zaginie, nie docierając do wskazanego w liście przewozowym odbiorcy, to ubezpieczyciel zazwyczaj odmawia pokrycia straty (powołując się na jedną z typowych klauzul ogólnych warunków umowy ubezpieczenia OCP) i w konsekwencji przewoźnik sam ponosi odpowiedzialność za szkodę całym swoim majątkiem. Co więcej, wysokość odszkodowania za utratę ładunku w tej sytuacji nie jest ograniczona na mocy art. 23 ust.3 Konwencji CMR, tj. do równowartości 25 złotych franków za kilogram brakującej wagi brutto. W razie wydania ładunku nieuprawnionemu odpowiedzialność jest pełna i stanowi równowartość rzeczywistej wartości ładunku wydanego niewłaściwej osobie. Wydanie ładunku nieuprawnionemu oznacza zatem konieczność osobistego poniesienia całkowitego ciężaru szkody w jej rzeczywistym rozmiarze, tj. według realnej wartości całego utraconego towaru i to zazwyczaj w sytuacji braku ochrony ubezpieczyciela. Dla wielu przewoźników sytuacja taka może oznaczać poważne trudności majątkowe, szczególnie przy przewozie wartościowych ładunków takich jak elektronika, czy wysoko przetworzone środki higieny. Żeby uniknąć tych trudności trzeba wiedzieć kto jest uprawniony do odbioru ładunku, szczególnie w sytuacji gdy zmiana odbiorcy następuje w trakcie przewozu lub określana jest odmiennie niż w liście przewozowym przez uczestników operacji przewozowej.

Zasadą jest, że przewoźnik międzynarodowy ma obowiązek wydać przyjętą do przewozu przesyłkę osobie wskazanej w liście przewozowym. List przewozowy pełni tu funkcję legitymacyjną, tj. określa kto jest uprawniony (legitymowany) do odbioru przewożonego towaru. W praktyce istotne jest to że dotyczy to także sytuacji, gdy przewóz wykonywany jest w ramach podwykonawstwa przewozu, tj. wówczas gdy przewoźnik, który zawarł umowę przewozu z jakimś innym podmiotem, zawiera odrębną umowę przewozu z przewoźnikiem -podwykonawcą, który realnie ten przewóz ów wykonuje. W takim wypadku w liście przewozowym jest wpisany zazwyczaj inny nadawca, niż podmiot zlecający przewóz podwykonawczy. Okoliczność ta nie ma znaczenia dla ważności i treści umowy przewozu zawartej pomiędzy przewoźnikiem pierwszym a podwykonawczym, ponieważ przewoźnik podwykonawczy faktycznie wykonujący przewóz zazwyczaj dysponuje dokumentem zlecenia

(zwyczajowo określanym zleceniem spedycyjnym) na mocy którego jest w stanie udowodnić od kogo uzyskał zlecenie i kto jest względem niego nadawcą przesyłki i zobowiązanym np. do zapłaty frachtu. O ile treść takiego zlecenia określa nadawcę przesyłki względem przewoźnika, o tyle treść zlecenia podwykonawczego jest nieskuteczna i niewiążąca dla przewoźnika dokonującego przewozu w zakresie wskazywania innego odbiorcy niż określona w liście przewozowym. Dla ustalenia odbiorcy przesyłki zawsze miarodajna dla faktycznego przewoźnika jest treść listu przewozowego, na podstawie którego odbywa się przewóz. Oczywiście nie oznacza to, że osoba uprawniona, a zatem nadawca albo odbiorca (gdy prawo do dysponowania towarem przez odbiorcę wynika z listu przewozowego, co jest rzadko spotykane) nie może zmienić w trakcie trwającego już przewozu osoby odbiorcy, a także zarządzić wstrzymania przewozu lub też zmiany miejsca przewidzianego do wydania towaru. Jest to możliwe, jednak nie na skutek doręczenia zlecenia podwykonawczego, czy też dyspozycji telefonicznej, faksowej, e-mailowej lub podobnej, lecz tylko za przedstawieniem przewoźnikowi wykonującemu przewóz pierwszego egzemplarza listu przewozowego. Do listu tego powinny być wpisane nowe instrukcje wydane przewoźnikowi. Co ważne i na co trzeba zwrócić uwagę instrukcje te nigdy nie mogą powodować podziału przesyłki. Tylko w razie przedstawienia takiego dokumentu przewoźnikowi przez uprawnionego wykonanie instrukcji zwalnia przewoźnika od odpowiedzialności za ewentualną szkodę wynikającą z ich wykonania. Zmiana treści umowy w trakcie jej trwania odstępstwem od ogólnej prawnej zasady obowiązku dotrzymywania umów (*pacta sunt servanda*) przez przepisy Konwencji, które od reguły tej czynią wyjątek na korzyść możliwości zmiany uprzednio zawartej umowy przewozu. W konsekwencji wykonanie prawidłowo wydanej instrukcji rodzi obowiązek zapłaty przewoźnikowi wszelkich kosztów i szkód których ten doznał w wyniku jej wykonania. Nie należy też zapominać, że prawo do wydawania takich instrukcji przez nadawcę - określane jako prawo do rozporządzania przesyłką - gaśnie z chwilą wydania drugiego egzemplarza listu przewozowego odbiorcy przesyłki. Od tego momentu to odbiorca może dysponować przesyłką. Wniosek, który z tego spostrzeżenia płynie jest taki, że w świetle Konwencji wydanie drugiego listu przewozowego powinno poprzedzać czynności wyładunkowe lub z nimi związane, np. przemieszczenia pojazdu w celu wyładunku na jakimś obszarze. Dopiero bowiem z chwilą wydania drugiego egzemplarza listu przewozowego, jeśli nic innego nie wynika z jego treści, odbiorca uzyskuje prawo do rozporządzania przesyłką. Uwaga ta nie ma tylko teoretycznego znaczenia. Znane praktyce są przypadki podszywania się przestępców pod pracowników odbiorcy na terenie centrów logistycznych lub w ich pobliżu i pozorowanie „legalnego” odbioru ładunku. Przestrzeganie reguły wydania w biurze odbiorcy dokumentów przewozowych przed czynnościami rozładunkowymi nie dość, że wyraźnie rozdziela czas przejęcia odpowiedzialności za dysponowanie ładunkiem między nadawcę i

odbiorcę i pozwala odbiorcy na wpisanie ewentualnych uwag do listu przewozowego, to skutecznie anonsuje przybycie przesyłki i może zapobiegać wspomnianym próbom zuchwałej kradzieży ładunku. Po przekazaniu drugiego egzemplarza listu przewozowego odbiorca w dużej mierze bierze na siebie ryzyko podobnych zdarzeń.

Wykonanie instrukcji nie zawsze jest obowiązkiem przewoźnika. Przewoźnik może odmówić ich wykonania w przypadku gdy „

–wykonanie instrukcji jest niemożliwe, w chwili gdy instrukcje dotarły do osoby, która powinna je wykonać;

–gdy ich wykonanie przeszkadza w normalnej eksploatacji przedsiębiorstwa transportowego lub przynosi szkodę nadawcom lub odbiorcom innych przesyłek.

W takim wypadku przewoźnik powinien niezwłocznie zawiadomić o przeszkodach w wykonaniu instrukcji osobę od której pochodzą, wraz z określeniem przyczyn odmowy zastosowania instrukcji. Zaniechanie w dokonaniu takiego zawiadomienia rodzić może odpowiedzialność odszkodowawczą za niewykonanie prawidłowo przekazanej instrukcji.

Kwestie poruszane w tym tekście inspirowane były upowszechnieniem się pewnego rodzaju oszustw. Polegają one na przekazywaniu zleceń przewozu przez, jak się potem okazuje, fikcyjne podmioty polskim przewoźnikom, na zasadzie podwykonawstwa i po podjęciu ładunku zmieniania osoby odbiorcy. Zaniechanie przez przewoźnika żądania przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego z wpisanymi instrukcjami w tym zakresie prowadzić może do wydania ładunku nieuprawnionemu i konsekwencjami opisanymi na wstępie. W takich sytuacjach wskazana jest szczególna uwaga, respektowanie treści listu przewozowego i stosowanie się do reguł opisanych powyżej.