

Odbiorca odmawia przyjęcia towaru?

O jego dalszym losie
decyduje nadawca.



- Kto jest uprawniony do rozporządzania towarem?

- Co robić w przypadku odmowy przyjęcia towaru?

- Kto jest zobowiązany do wydania dalszych instrukcji?

Ideą każdego przewozu jest dostawa towaru od nadawcy do odbiorcy. Zdarzają się jednak przypadki, gdy odbiorca z różnych powodów odmawia przyjęcia towaru. Stanowi to dość poważny problem dla firm spedycyjnych, a szczególnie dla przewoźników, którzy zostają z towarem i często nie wiedzą co z nim zrobić. Zazwyczaj informują o tym swoich zleceńodawców, pytając jednocześnie o dalsze instrukcje. W wielu przypadkach zmuszeni są do długiego oczekiwania na dyspozycję spedytora, a niejednokrotnie zmuszeni są do dostarczania niechcianego towaru w zupełnie inne miejsce.

- Kto jest uprawniony do rozporządzania towarem?
- Co powinien zrobić przewoźnik w razie przeszkody w wykonaniu umowy?
- Jakie środki może podjąć przewoźnik, gdy odbiorca odmawia przyjęcia towaru?
- Co, gdy nadawca towaru nie wydaje żadnych instrukcji?
- Jaki jest dopuszczalny czas oczekiwania na instrukcje?
- Jak postępować w takich przypadkach?

Rozporządzanie towarem na gruncie konwencji CMR

Konwencja CMR zawiera regulacje, które kierunkują działania w takich przypadkach. Po pierwsze, zgodnie z art. 12 ust. 1 konwencji 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.”*.

Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru jeszcze w trakcie przewozu, uprawnienie do rozporządzania towarem pozostaje w rękach nadawcy. Tak samo, jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru już po dostarczeniu do miejsca dostawy. Zgodnie bowiem z art. 12 ust. 2 konwencji CMR, *prawo nadawcy do rozporządzania przesyłką wygasa dopiero, gdy drugi egzemplarz listu przewozowego (w dorożumieniu również towar) został wydany odbiorcy*. W każdym z opisanych przypadków uprawnionym do rozporządzania towarem jest nadawca i to on powinien zdecydować, co dalej robić z towarem.

Przeszkoda w wykonaniu umowy - przewoźnik musi zażądać instrukcji

Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru jeszcze w trakcie przewozu lub dochodzi do przeszkody w wykonaniu umowy, zastosowanie będzie miał art. 14 ust. 1 konwencji CMR. Zgodnie z tym przepisem, *„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”*. Samo zażądanie instrukcji nie zwalnia jednak przewoźnika z obowiązku wykonania przewozu. Wskazuje na to art. 14 ust. 2 konwencji CMR, zgodnie z którym *„jeżeli przewoźnik nie zdoła uzyskać w dostatecznie krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem zgodnie z artykułem 12, powinien podjąć środki, jakie wydają mu się najlepsze w interesie osoby uprawnionej do rozporządzania towarem.”*.

Samo zażądanie instrukcji nie zwalnia jednak przewoźnika z obowiązku wykonania przewozu.

Jakie środki może podjąć przewoźnik, gdy odbiorca odmawia przyjęcia towaru?

Najlepszym dla nadawcy środkiem jest dostarczenie towaru odbiorcy. Ten jednak odmawia jego przyjęcia. W takim przypadku kontynuowanie jazdy do czasu uzyskania stosownych instrukcji mogłoby być nieopłacalne, gdyż odbiorca mógłby konsekwentnie nie przyjąć towaru.

Najkorzystniejszym zatem rozwiązaniem jest zaprzestanie dalszej jazdy i oczekiwanie na instrukcje nadawcy w miejscu gwarantującym bezpieczeństwo dla towaru.

Gdy odbiorca odmawia przyjęcia towaru już po dostarczeniu go do miejsca dostawy, zastosowanie znajdzie art. 15 ust. 1 konwencji CMR. Zgodnie z tym przepisem, *„Jeżeli po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia okażą się przeszkody w jego wydaniu, przewoźnik powinien zażądać instrukcji od nadawcy.”*. W takim przypadku pozostaje jedynie zastosować się do art. 15 ust. 1 i oczekiwać na instrukcje nadawcy w miejscu dostawy. Do czasu uzyskania instrukcji musi uzbroić się w cierpliwość i raczej nie powinien podejmować żadnego działania.

Co, gdy nadawca towaru nie wydaje żadnych instrukcji?

Jak wskazano powyżej, po zaistnieniu przesłanek określonych w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1 konwencji CMR, przewoźnik jest zobowiązany do wystąpienia do nadawcy o stosowne instrukcje. Jeżeli nie otrzyma takich instrukcji w ogóle lub okres oczekiwania okaże się zbyt długi, może skorzystać z uprawnień, które gwarantuje mu konwencja CMR.

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 może również przystąpić do sprzedaży towaru nie czekając na instrukcje osoby uprawnionej, jeżeli usprawiedliwia to stan towaru, albo jeżeli koszty przechowywania towaru są niewspółmiernie wysokie w stosunku do jego wartości. W innych przypadkach może on również przystąpić do sprzedaży, jeżeli nie otrzyma w „słusznym terminie” od osoby

uprawnionej przeciwnych instrukcji, których wykonanie mogłoby być słusznie wymagane.

Niezależnie od powyższego, na podstawie art. 16 ust. 1, przewoźnik ma też prawo do zwrotu kosztów, spowodowanych zażądaniem przez niego instrukcji, a szczególnie związanych z ich wykonaniem, o ile koszty te nie wynikły z jego winy. Mogą one obejmować np. zysk utracony na skutek utraty możliwości świadczenia innych usług w związku z wykonywaniem instrukcji przekazanych przez osobę uprawnioną, zwrot postojowego za czas oczekiwania na instrukcje oraz koszty magazynowania, jeżeli zostały poniesione przez przewoźnika.

Należy również pamiętać, że przewoźnik ma prawo do zwrotu kosztów, które są związane z zażądaniem przez niego instrukcji, a nie wynikających wyłącznie z wykonania instrukcji nadawcy.

Na dobrodziejstwo art. 16 konwencji CMR przewoźnik może się powoływać dopiero wówczas, gdy takich instrukcji nie otrzyma w „słusznym terminie”, nie otrzyma ich w ogóle lub oczekiwanie na takie instrukcje może stwarzać zagrożenie dla towaru.

„Słuszny termin” i „dostatecznie krótki czas”. Co to w praktyce oznacza?

Polska wersja konwencji CMR różni się nieco od redakcji francuskiej i brytyjskiej, co może nastręczać problemy z interpretacją niektórych przepisów. Jak opisano powyżej, art. 16 ust. 3 konwencji CMR, posługuje się pojęciem „słuszny termin”, przy czym w wersji francuskiej i brytyjskiej jest mowa o „rozsądnym terminie”. Podobnie w art. 14 ust. 2 konwencji, gdzie jest mowa o „dostatecznie krótkim czasie”, a w wersjach francuskiej i brytyjskiej o „rozsądnym lub odpowiednim czasie”. Każde z tych pojęć obejmuje określony przedział czasu, ale żadna z redakcji konwencji CMR nie precyzuje o jako przedział czasu chodzi.

Jak zatem przewoźnik może ocenić, jaki czas należy uznać za słuszny, albo dostatecznie krótki?

W komentarzu do konwencji CMR (Ambrożuk Dorota, Dąbrowski Daniel, Wesołowski Krzysztof, Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz, 2015) czytamy: *„Ocena „słuszności” terminu powinna uwzględniać wszystkie okoliczności sprawy. Posiłkowe zastosowanie mogą w tym przypadku znaleźć przepisy prawa kraju, w którym towar się znajduje. Polskie prawo przewozowe przewiduje, iż przewoźnik przystępuje do likwidacji przesyłki „po upływie 30 dni od terminu odbioru przesyłki, nie wcześniej jednak niż po upływie 10 dni od dnia zawiadomienia uprawnionego o zamierzonej likwidacji przesyłki” (art. 58 ust. 3 pkt 2 pr. przew.). Wynikające z zacytowanego przepisu terminy należy traktować jednak tylko jako pomoc przy określaniu, jaki termin uznać za „słuszny”, a nie jako terminy obowiązujące przewoźnika na gruncie Konwencji.”.*

W praktyce, terminy oczekiwania na instrukcje ocenia się na podstawie konkretnej sprawy. Inny może być bowiem czas oczekiwania na instrukcje w przypadku awarii pojazdu przewożącego lodówki, a inny w przypadku awarii pojazdu przewożącego świeże owoce lub głęboko mrożone mięso. Dla przykładu, zakwestionowany w styczniu br. stan winogron i odmowa przyjęcia przez polskiego odbiorcę spowodował zażądanie instrukcji od włoskiego nadawcy. Ten po natychmiastowym przylocie do Polski, już następnego dnia osobiście zalecił dalsze postępowanie z towarem. Nie jest to jednak zasada i z taką reakcją nadawcy spotkamy się raczej rzadko. Standardowo czas oczekiwania na instrukcje uprawnionego jest zwykle dużo dłuższy, co często oprócz kilkudniowego postoju wymaga również przemieszczania się pojazdu.

SUGESTIA

W przypadku składania uprawnionemu żądania wydania instrukcji odnośnie dalszego postępowania z towarem (zalecana forma pisemna), uzasadnione jest wskazanie konkretnej

daty (często również godziny), do której takie instrukcje powinny być wydane oraz poinformowanie nadawcy lub zleceniodawcy, że w przypadku nie otrzymania instrukcji w określonym czasie zostaną podjęte określone działania. Konwencja nadaje przewoźnikom stosowne uprawnienia (opisane powyżej), które umożliwiają im podjęcie konkretnych działań, od składowania towaru na koszt nadawcy (art. 16.2 CMR), do sprzedaży towaru i rozliczenia poniesionych kosztów włącznie (art. 16.3 CMR). Zastosowanie takiej formy żądania daje zdecydowanie większą szansę na podjęcie przez nadawcę konstruktywnych działań eliminujących konieczność poszukiwania magazynu do składowania towaru i/lub organizowania sprzedaży awaryjnej oraz ponoszenia związanych z tym dodatkowych kosztów.

Opisane przypadki nie wyczerpują całej listy okoliczności, które utrudniają lub uniemożliwiają wykonanie umowy. Przepisy konwencji CMR, na gruncie których dokonano powyższej oceny, również nie rozwiązują wszystkich problemów, które mogą towarzyszyć przewozom. 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 skróty” lub interpretowanie przepisów na zasadzie „widzi mi się” nie zawsze przynosi pożądany efekt i kończy się tak, jak w opisanym w podsumowaniu przykładzie.

Autor:

Jerzy Różyk

ekspert ds. prawa przewozowego,
oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń
transportowych

CDS Kancelaria Broderska

www.cds-odszkodowania.info

www.oc-przewoznika.info