PRAWO Umowy sieci handlowych z przewoźnikami

Wysoka kara za opóźnianie dostaw

Przewoźnik jako alternatywny rynek zbytu

Przewoźnik przez dostawców i sieci handlowe jest traktowany jako alternatywny rynek zbytu. Zgłaszane są wobec niego często nieuzasadnione prawnie i ekonomicznie roszczenia odszkodowawcze.

Dostawy towarów do sieci handlowych realizowane są przez operatorów logistycznych na podstawie umów przewozu zawieranych z dostawcami lub sieciami handlowymi. Dominujący jest model polegający na wykonywaniu tych usług na zlecenie dostawców.

Zaopatrywanie sieci handlowych ma swoją specyfikę, którą trudno uznać za przyjazną dla przewoźnika. Warunki współpracy są zazwyczaj dość rygorystyczne pod względem organizacji dostaw, przewidują dostarczanie towaru nie tyle nawet w ściśle określonych dniach, co w wąskich przedziałach godzinowych.

Niedostarczenie lub nieterminowe dostarczenie zamówionych towarów obwarowane jest surowymi sankcjami w postaci odmowy przyjęcia towaru oraz wysokich kar umownych nakładanych na dostawców. Treść umów przewozu zawieranych pomiędzy przewoźnikami i dostawcami ogranicza się zazwyczaj do typowych postanowień, stąd w przeważającej części przypadków przewoźnikowi nie są znane zasady współpracy dostawcy z siecią handlową. Położenie przewoźnika w relacjach z dostawcami i sieciami handlowymi jest stosunkowo trudne nie tyle z uwagi na wysoką jakość i terminowość samej usługi, ile z powodu prób przerzucania na przewoźnika przez dostawców i sieci ryzyka ich działalności, traktowania go jako alternatywnego rynku zbytu, jak również zgłaszania nieuzasadnionych prawnie i ekonomicznie roszczeń odszkodowawczych.

Odmowa przyjęcia

Stosunkowo często nieznaczne nawet opóźnienie przewoźnika w dostarczeniu przesyłki towarowej pociąga za sobą odmowę przyjęcia towaru, mimo iż nie jest on w żaden sposób uszkodzony. Przewoźnik w takim przypadku zwraca się do dostawcy, jako strony umowy przewozu, o wskazówki co do dalszego postępowania z towarem. Dostawca tymczasem oświadcza, że nie jest zainteresowany towarem, pozostawia go do dyspozycji przewoźnika, a następnie obciąża przewoźnika jego wartością. Postępowanie takie stanowi przejaw traktowania przewoźnika jako alternatywnego rynku zbytu.

Często nieznaczne opóźnienie w dostawie przesyłki towarowej pociąga za sobą odmowę przyjęcia towaru, mimo iż nie jest on uszkodzony

Przewoźnik w myśl obowiązujących przepisów nie może pozostawiać przesyłek dla siebie, abstrahując od tego, że co do zasady nie jest tym zainteresowany. W razie braku wykonalnych wskazówek co do postępowania z przesyłką, przewoźnik zobowiązany jest w myśl art. 58 ustawy Prawo przewozowe do przeprowadzenia likwidacji przesyłki poprzez sprzedaż, nieodpłatne przekazanie, a w ostateczności również zniszczenie.

Prawidłowo przeprowadzona likwidacja, choćby nawet polegała na zniszczeniu przesyłki, nie uzasadnia obciążenia przewoźnika wartością przesyłki, ponieważ jest działaniem prawnie uzasadnionym. Dostawca pozostawiając towar przewoźnikowi nie może zatem oczekiwać, iż przewoźnik zapłaci jego równowartość. Byłoby to możliwe, gdyby w toku procedury likwidacji przesyłki przewoźnikowi udało się sprzedać towar za jego pełną cenę. Zauważyć wypada przy tym, że z uzyskanej ceny przewoźnik ma prawo potrącić przysługujące mu należności. Pozostawiając zatem u przewoźnika pełnowartościowy towar – dostawca przesądza o konieczności dokonania likwidacji przesyłki, która w wielu wypadkach okaże się dla niego zdecydowanie mniej korzystna aniżeli zagospodarowanie towaru we własnym zakresie.

Marki własne

Te problemy nabierają nieco innego wymiaru w odniesieniu do towarów stanowiących tak zwaną markę własną sieci handlowej. Sieci zastrzegają bowiem w relacjach z dostawcami zakaz wprowadzania takiego towaru do obrotu poza swymi placówkami. W rezultacie, gdy sieć odmówi przyjęcia przesyłki, zamknięta jest droga dla alternatywnego wprowadzania towaru do obrotu. Pełnowartościowy towar zostaje tym samym skazany na konieczność utylizacji.

Postępowania takiego nie sposób uznać za racjonalne. Źródło problemu tkwi w relacjach pomiędzy dostawcami i sieciami i nie ma podstaw, by ujemne tego skutki ponosił przewoźnik, stając się w szczególności zobowiązanym do zapłaty za towar, którego nie można wprowadzić do obrotu.

Jak się bronić

Kierowanie do przewoźnika – w tych wypadkach – roszczeń odszkodowawczych obejmujących wartość towaru nie znajduje uzasadnienia prawnego. Skoro towar ten nie został uszkodzony ani utracony w przewozie, to wynikająca z opóźnienia odpowiedzialność przewoźnika obejmować może wyłącznie szkodę inną niż w towarze i ogranicza się w myśl art. 83 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe do dwukrotnego przewoźnego, wyjąwszy przypadki rażącego niedbalstwa oraz winy umyślnej.

Niezależnie od powołanego przepisu – trudno oczekiwać, by przewoźnik wykonując standardową usługę przewozu, w ramach typowej organizacji przewozu, za typową cenę – przyjmował na siebie nieznane mu ryzyka płynące z umów wiążących dostawców z sieciami, których nie jest stroną. To rygorystyczne podejście sieci do problemu terminowości jest jednostronne, ponieważ dostarczenie przesyłki w wymaganym przedziale godzinowym nie gwarantuje przewoźnikowi sprawnego przeprowadzenia odbioru towaru.

Bywa, że przewoźnik zmuszony jest oczekiwać przez dłuższy czas na przyjęcie i rozładunek przesyłki. Jest to trudne do zaakceptowania zwłaszcza w przypadku przewozów drobnicowych, kiedy to przewoźnik dostarcza szereg przesyłek do wielu odbiorców, a przestój w jednym punkcie może spowodować opóźnienie w kolejnych punktach dostaw. Takiego aspektu terminowości dostawcy i sieci handlowe zdają się nie dostrzegać.

Dokumentacja dostawy

Odrębny problem to dokumentowanie dostaw. Pojawiły się bowiem przypadki nieuzasadnionego kwestionowania potrzeby potwierdzania odbioru przesyłki w treści listu przewozowego.

Przewoźnik wydając przesyłkę może żądać pokwitowania odbioru na podstawie art. 462 kodeksu cywilnego, a ewentualna odmowa winna być kwalifikowana jako przeszkoda, która uzasadnia powstrzymanie się przez przewoźnika z wydaniem przesyłki z mocy art. 463 kodeksu cywilnego. Brak potwierdzenia odbioru przesyłki w liście przewozowym prowadziłby bowiem w praktyce do pozbawienia przewoźnika dowodu wykonania umowy przewozu i narażenia na odpowiedzialność za niewykonanie tej umowy.■

KRZYSZTOF WYSOCKI
radca prawny, wspólnik w Kancelarii Prawnej Grynhoff Woźny Maliński