

Kto odpowiada za nielegalny przemyt w przewozie towarów?

data aktualizacji: 2024.01.23



Branża transportowa bywa nieprzewidywalna, dlatego przewoźnik powinien być gotowy na każdą sytuację. Jedne z najtrudniejszych dotyczą przewozu towarów, który narusza procedury celne. Przykładowo, przewoźnik przyjmuje zlecenie transportowe od spedycji z oznaczeniem towaru jako "neutralny", jednak podczas kontroli wychodzi na jaw, że faktycznie przewoził tytoń. Czy ta sytuacja brzmi znajomo? Jak może bronić się niczego nieświadomy przewoźnik?

We wspomnianym wypadku przewóz odbywał się z Belgii do Wielkiej Brytanii, a kontroli dokonały służby francuskie. W szczelnie zaplombowanych i zafoliowanych przez nadawcę skrzyniach zamiast towaru zadeklarowanego znajdował się tytoń. Skutkiem przewozu nierejestrowanego tytoniu było zatrzymanie towaru, pojazdu i kierowcy oraz nałożenie nakazu zapłaty grzywny w wysokości 10.000 euro.

- Przewoźnik zmuszony był zaangażować angielskiego prawnika, będącego specjalistą do spraw celnych, do przeprowadzenia procedury zwolnienia pojazdu. Dodatkowo w zatrzymanej naczepie znajdował się również towar dla innego klienta, wobec czego przewoźnik zobowiązany był zorganizować dodatkowy transport, który został dostarczony z opóźnieniem. Poniósł także koszty związane z utraconym zarobkiem, który wygenerowałby pojazd, gdyby nie przewoził nielegalnego towaru i nie został zatrzymany przez francuskie władze - mówi Paulina Eliaś-Pietrusewicz, radczyni prawna z TC Kancelarii Prawnej.

Obowiązki nadawcy kontra prawa przewoźnika

Zacznijmy od przepisów, które będą obowiązywać w tej sprawie. Przewóz z Belgii do Wielkiej Brytanii ma charakter międzynarodowy, zatem będzie obowiązywać Konwencja CMR.

- Zgodnie z art. 7 ust. 1 Konwencji CMR to nadawca odpowiada za wszelkie koszty i szkody, jakie mógłby ponieść przewoźnik na skutek nieściśłości lub niedostateczności danych. To postanowienie oznacza, że w wyniku zaniechania podania rzeczywistego rodzaju towaru oraz niedopełnienia jakichkolwiek formalności związanych ze zgłoszeniem przesyłki we właściwym urzędzie, jak również wskutek nieuiszczenia koniecznych przy tego rodzaju produkcie opłat, nadawca ponosi całkowitą odpowiedzialność za konsekwencje niezrealizowania powyższych obowiązków – wyjaśnia Paulina Eliaż-Pietrusewicz z TC Kancelarii Prawnej.

Ważny jest również art. 11 Konwencji CMR, zgodnie z którym w celu załatwienia formalności celnych lub innych, jakie należy wypełnić przed wydaniem towaru, nadawca powinien załączyć do listu przewozowego lub postawić do dyspozycji przewoźnika potrzebne dokumenty oraz udzielić mu wszelkich żądanych informacji. Natomiast stosownie do ust. 2 cytowanej regulacji przewoźnik nie jest obowiązany sprawdzać, czy te dokumenty i informacje są ścisłe i dostateczne.

Kim jest nadawca?

Aby rozwiązać wszystkie wątpliwości, warto doprecyzować pojęcie nadawcy. Konwencja CMR nie zawiera wprawdzie ścisłej definicji, jednak nie ulega wątpliwości, że nadawca jest kontrahentem przewoźnika, czyli drugą – obok przewoźnika – stroną umowy przewozu towarów. Nie musi być on przy tym właścicielem czy samoistnym posiadaczem nadawanej przesyłki; wystarczy, że ma w stosunku do niej określony tytuł prawny. Przy zawieraniu umowy przewozu właściciel przewożonego towaru może skorzystać z pomocy innych podmiotów.

- Jeżeli właściciel posługuje się spedytorem, który – zawierając umowę przewozu – występuje wobec przewoźnika we własnym imieniu, kontrahentem przewoźnika, a tym samym stroną umowy przewozu, jest spedytor. W takiej sytuacji spedytor staje się podmiotem praw i obowiązków wynikających z umowy przewozu, przez co uzyskuje status nadawcy. Mówi o tym wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 września 2003 r., Sygn. akt II CKN 415/01 – tłumaczy radczyni z TC Kancelarii Prawnej

Czy przewoźnik ma obowiązek sprawdzenia zawartości przesyłki ?

Należy podkreślić, że Konwencja CMR nakłada na przewoźnika obowiązki weryfikacyjne tylko w zakresie sprawdzenia dokładności danych listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, ich cech i numerów, a także w zakresie widocznego stanu towaru. Nie jest zatem dopuszczalne umowne nałożenie na przewoźnika obowiązków dotyczących sprawdzenia towaru idących dalej niż określone w art. 8 ust. 1 Konwencji. Nie jest też możliwe stosowanie przepisów prawa krajowego, które nakładałyby na przewoźnika dodatkowe obowiązki. Oznacza to, iż przewoźnik nie miał obowiązku rozpakowywania całej przesyłki i rozpieczętowania jej zawartości. Dla wywiązania się z obowiązku wystarczy sprawdzenie samej liczby palet, a jeśli nadawca użyłby innych opakowań zbiorczych wskazując ich charakter w zleceniu/liście przewozowym (np. pudła, worki, beczki, bębny) należałoby przeliczyć te opakowania.

- Drugi obowiązek przewoźnika dotyczy sprawdzenia widocznego stanu towaru i opakowania. Stan „widoczny” to taki, który można łatwo ocenić wzrokiem lub innymi zmysłami. Nie ulega więc wątpliwości, że przewoźnik nie ma obowiązku dokonywać szczegółowej inspekcji towaru w sposób, który zastosowałby np. kupujący, by sprawdzić istnienie ewentualnych wad. Przewoźnik nie był

zatem zobowiązany do badania wnętrza palet. Nie można zarzucić przewoźnikowi niedochowania w tym względzie należytej staranności, skoro tytoń był umiejętnie ukryty – mówi Paulina Eliaś-Pietrusewicz z TC Kancelarii Prawnej i dodaje - Dopiero analiza prześwietlenia pojazdu, a następnie zdjęcie wielu warstw folii z każdej palety, jak również kolejnych warstw foliowych arkuszy doprowadziły służby kontrolne we Francji do starannie schowanej drewnianej skrzynki i plastikowych worków zawierających tytoń, które znajdowały się w komórce wyciętej w celu ich ukrycia.

Obowiązek spełnienia wymagań związanych z koniecznością załatwienia formalności celnych, jak również prawidłowe wskazanie cech towaru, ciąży na nadawcy. To on zna cechy towaru będącego przedmiotem przewozu, dlatego powinien ustalić zakres i rodzaj powinności związanych z przekraczaniem przez niego granicy.

Przewoźnik nie ma obowiązku sprawdzenia, czy przekazane mu informacje lub dokumenty są ścisłe bądź dostateczne. W sytuacji, gdy odpowiedzialność przewoźnika wynika z niewywiązania się przez nadawcę z powinności określonych w art. 11 Konwencji CMR, to nadawca będzie miał obowiązek naprawienia szkody w majątku przewoźnika.

Fot. TC Kancelaria Prawna

Źródło: