

Opłata za anulowanie rezerwacji – nowe koszty frachtu morskiego

Panujące obecnie w międzynarodowych przewozach morskich rekordowo niskie stawki opłat za fracht skłaniają przewoźników do poszukiwania alternatywnych źródeł zarobku. Jednym z najnowszych takich źródeł może okazać się opłata za anulowanie rezerwacji, na której wprowadzenie zdecydowało się już kilku z największych graczy na rynku (m.in. Maersk Line, CMA CGM i Hapag-Lloyd).

Opłata za anulowanie rezerwacji („Booking Cancellation Fee”) stanowi swojego rodzaju karę za narażenie przewoźnika morskiego na koszt związany z przewożeniem pustego miejsca na statku w żegludze międzynarodowej. Należy mieć na uwadze, iż armatorzy wielokrotnie zwracali w przeszłości uwagę na ten problem, ale dopiero od niedawna wprowadzili korzystne dla siebie rozwiązania w życie. Jak dotychczas nie wykształcono jeszcze jednolitej praktyki w tym zakresie, a żaden z przewoźników morskich nie zdecydował się również na wprowadzenie jednej globalnej opłaty dotyczącej wszystkich wykonywanych przez niego transportów. Zamiast tego, dodatkowa opłata pojawia się stopniowo na różnych konkretnych trasach danych armatorów. Trudno, zatem obecnie mówić o ustabilizowanej praktyce, ale wyraźnie widać trend gdzie z miesiąca na miesiąc przybywa tras objętych dodatkowymi opłatami.

Pierwszym dużym przewoźnikiem, który zadeklarował pobieranie opłat jest Maersk Line. W kwietniu bieżącego roku zdecydował się on na wprowadzenie opłat w odniesieniu do transportów wykonywanych z regionu Europy północnej do regionu Morza Czerwonego, Bliskiego Wschodu i Indii. Zgodnie z oficjalną informacją, opłata wyniosła 125 euro za każdy nienadany kontener, niezależnie od jego rodzaju (20-stopowy czy 40-stopowy), masy ładunku czy jego rodzaju. Opłata ma być nakładana przy anulowaniu rezerwacji w terminie poniżej 7 dni kalendarzowych przed planowaną datą wysyłki kontenera lub za niepodstawienie zadeklarowanych kontenerów do przewozu. Przed nałożeniem opłaty, do nadawcy kierowane jest swoiste ostrzeżenie, tj. wiadomość mailowa z wezwaniem do podstawienia kontenerów w ciągu następných 24 godzin. Opłata nakładana jest również w przypadku, gdy cały zamówiony transport odbywa się, jednak liczba kontenerów jest mniejsza niż zadeklarowano.

W drugiej kolejności opłaty za anulowanie bookingu wprowadziło CMA CGM, które od dnia 1 lipca 2017 r. pobiera 150 dolarów US za każdy kontener, który anulowano w terminie poniżej 7 dni przed planowaną datą wysyłki. Co ciekawe, CMA CGM objął opłatami te same trasy, co Maersk Line tj. transporty rozpoczynające się w Europie z portem docelowym w basenie Morza Czerwonego, na Bliskim Wschodzie oraz w regionie Półwyspu Indyjskiego.

Ostatnim z przewoźników, który wprowadził przedmiotowe opłaty jest Hapag-Lloyd. Od dnia 9 lipca 2017 r. za każdy anulowany kontener w terminie poniżej 3 dni przed zawinięciem statku do portu lub jego niepodstawienie, nadawcy przyjdzie zapłacić dodatkowe 60 dolarów US. Powyższa opłata jest stosowana na trasie Singapur - Indie.

Wszyscy z powyższych przewoźników morskich tłumaczyli swoje postępowanie dużym zainteresowaniem transportem kontenerowym, przy jednoczesnej znacznej liczbie zleceń odwoływanych w ostatniej chwili, co miało powodować straty. Jak zatem wynika z powyższych przykładów, armatorzy i przewoźnicy obecnie sondują rynek i być może w niedalekiej przyszłości opłata za anulowanie bookingu stanie się standardem. O powyższym świadczyć może ograniczenie na chwilę obecną zasad naliczania opłat w stosunku do konkretnych tras.

Powstaje również pytanie, kto faktycznie poniesie koszty wprowadzenia dodatkowych opłat. Z uwagi na ciągły rozwój transportu inter- i multimodalnego i rosnącą rolę spedytorów łączących różne gałęzie transportu w procesie transportowym ładunku, w pierwszej kolejności do uiszczenia opłaty za anulowanie rezerwacji zobowiązane zostaną podmioty składające zlecenie przewozu morskiego, tj. bezpośredni klienci przewoźników – spedytorzy. Jak łatwo jest sobie wyobrazić przedsiębiorcy ci będą z kolei starali się przerzucać je dalej w łańcuchu dostaw (tj. na nadawcę ładunku czy na podmiot, któremu świadczą usługi spedycyjne). Pewnym jest, że kwestia ta nie pozostanie obojętna dla obrotu i wpłynie na podniesienie ogólnych cen transportu, a być może przyczyni się również do zdyscyplinowania nadawców.

W świetle powyższego, można podać, iż zgodnie z Ogólnymi Polskimi Warunkami Spedycyjnymi 2010 („OPWS 2010”), spedytorowi przysługuje zwrot poniesionych w celu wykonania usługi wydatków. Ponadto, zgodnie z § 17 ust. OPWS 2010, zleceniodawca zobowiązany jest zwrócić spedytorowi wszelkie wydatki związane z wykonywaniem zlecenia, w tym koszty detention, demurrage i frachtu, które spedytor poniósł w wyniku wskazania go, przez zleceniodawcę lub kontrahenta zleceniodawcy, jako odbiorcę towaru w konosamencie armatorskim lub lotniczym liście przewozowym. Jak wynika z powyższego, już w chwili obecnej spedytorzy działający w oparciu o OPWS 2010, mają podstawy do występowania do ich klientów z roszczeniem o zwrot kosztu poniesionej opłaty za anulowanie rezerwacji.

W branży morskiej już słyhać pierwsze, często skrajnie różne, komentarze na ten temat. Część spedytorów i przedsiębiorców uważa, że powinny im przysługiwać kontruprawnienia w stosunku do armatorów za anulowanie transportów. Niektórzy twierdzą nawet, że opłaty takie są nieuzasadnione i nielegalne. Do takiego stanowiska należy jednak podejść ostrożnie, choćby z tego powodu, że brak jest odpowiednich międzynarodowych regulacji prawnych na ten temat. Faktem jest, że wielokrotnie opłaty za anulowanie bookingu były uznawane przez rozmaite organy i trybunały za nienależne, jednak trzeba zauważyć, że działo się to w odniesieniu do przewozu osób, w którym występują końcowi konsumenci niebędący uczestnikami profesjonalnego obrotu, do których stosuje się rozmaite rozwiązania prawne mające na celu ich ochronę w stosunkach z przedsiębiorcami. Rynek przewozu morskiego jest natomiast rynkiem wolnym i nie podlega pod analogiczne regulacje.

Podsumowując, trudno nie przyznać, że zrozumiała jest krytyka ze strony spedytorów i nadawców, gdyż podmioty te będą w rzeczywistości ponosić koszt nowej opłaty nałożonej przez przewoźników morskich. Niemniej jednak trudno jednocześnie odmówić racji przewoźnikom, którzy próbują zabezpieczyć się na wypadek nieuzasadnionych anulacji transportów przez frachtujących.



Autor:
Sebastian Kita



Autor:
Maciej Jaśkiewicz