

POCZĄTEK ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA ZA SZKODĘ WEDŁUG KONWENCJI CMR

Zgodnie z art. 17 ust.1 Konwencji CMR przewoźnik wykonujący przewóz międzynarodowy ponosi odpowiedzialność za zaginięcie lub uszkodzenie towaru, które nastąpi w czasie pomiędzy jego przyjęciem a wydaniem. Moment przyjęcia i wydania ładunku wyznacza czas w którym na przewoźniku ciąży odpowiedzialność za szkodę w towarze. Odpowiedzialność ta oparta jest o zasadę ryzyka, czy też winy domniemanej, jak to się w języku prawniczym fachowo określa. Oznacza to, że w razie powstania szkody w postaci uszkodzenia lub zaginięcia części lub całości ładunku uprawniony do odszkodowania (w zależności od szczegółowych okoliczności sprawy: odbiorca lub nadawca) nie musi udowadniać winy w powstaniu szkody po stronie przewoźnika, wystarcza wykazanie szkody i jej rozmiarów a także tego, że szkoda powstała po przyjęciu towaru przez przewoźnika, a przed jego poprawnym wydaniem. Zasady wydawania towaru uprawnionemu, a więc moment zakończenia odpowiedzialności przewoźnika były przedmiotem artykułu opublikowanego w styczniowo-lutowym (15) numerze *Przewoźnika*. Teraz przyszedł czas na omówienie momentu, od którego ta odpowiedzialność powstaje.

Jak to już powiedziano przewoźnik odpowiada za szkodę jeśli ta pozostaje w związku czasowym z przewozem, czyli od momentu przyjęcia ładunku przez przewoźnika do chwili wydania ładunku. Powstaje zatem pytanie czy momentem tym jest wydanie ładunku z magazynu przewoźnikowi, rozpoczęcie czynności ładunkowych, czy ich zakończenie.

Załadunek

W pierwszej kolejności wskazać trzeba, że w Konwencji CMR nie ustalono na kim ciąży obowiązek dokonania załadunku. Kwestia ta pozostawiona została stronom umowy przewozu. Czasem takie klauzule pojawiają się na zleceniach przewozowych, które przez przyjęcie przez przewoźnika, stają się treścią umowy przewozu. W praktyce umowne przyjęcie odpowiedzialności za załadunek przez przewoźnika ma miejsce w przypadku przewozów specjalistycznych np. pojazdów samochodowych na lawetach, kiedy to kierowcy posiadają odpowiednie przygotowanie i znają reguły i sposoby dokonywania bezpiecznego załadunku na specjalistyczne pojazdy. Istotny jest tu też zwyczaj jaki ukształtował się pomiędzy stronami umowy lub przy przewozach danego typu, wówczas może on być źródłem powstania zobowiązania co do dokonywania czynności ładunkowych przez przewoźnika. W braku jakichkolwiek ustaleń umownych lub zwyczaju co do czynności ładunków (co jest regułą w typowych relacjach gospodarczych), kierując się treścią art. 43 polskiej ustawy Prawo przewozowe, przyjąć należy, że za załadunek towaru odpowiada nadawca lub odbiorca. W takiej sytuacji podstawienie pojazdu do załadunku i rozpoczęcie czynności ładunkowych nie oznacza jeszcze przyjęcia odpowiedzialności za towar przez przewoźnika. Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę w towarze powstanie dopiero z chwilą

zakończenia załadunku. Przerwanie jednak czynności ładunkowych na dłuższy okres, np. na noc, przerwę na posiłek, oznacza że ta część towaru, która została już załadowana podlega pieczy przewoźnika i została mu wydana, w rozumieniu przepisów Konwencji. Za tę część ładunku przewoźnik ponosi odpowiedzialność i ryzyko utraty lub uszkodzenia, mimo nie zakończenia całości załadunku.

Zwolnienie z odpowiedzialności

Odpowiedzialność załadowcy za szkodę potwierdzają też przepisy Konwencji CMR. W myśl bowiem art. 17 ust.4 lit c) Konwencji przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało poprzez *„manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy.”* Przyjmuje się przy tym, że na podstawie tego przepisu, przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności za szkodę także w zakresie szkód powstałych w trakcie przewozu, a więc już po zakończeniu załadunku, jeżeli jednak przyczyna takiej szkody tkwiła we wcześniejszych czynnościach ładunkowych, polegających na ładowaniu, manipulowaniu, rozmieszczeniu przesyłki. Przykładem takiej sytuacji może być umieszczenie w bezpośredniej bliskości ładunków sypkich lub podatnych na uszkodzenia obok ładunków i właściwościach mogących uszkodzić sąsiednie. Nie należy jednak zapominać, że za zabezpieczenie przesyłki np. pasami przez dociśnięcie poszczególnych elementów ładunku czy rozłożenie mat, odpowiada już przewoźnik, gdyż nie jest to czynność ładunkowa, lecz związana z samym przewozem i zapewnieniem jego bezpieczeństwa.

Uprawdopodobnienie spowodowania szkody przez załadowcę.

W przypadku powstania szkody z jednej wymienionych przyczyn spowodowanych przez załadowcę przewoźnik nie musi udowadniać, że szkoda ta wynikała z tej właśnie przyczyny. Wystarczające jest tu uprawdopodobnienie tej okoliczności. Uprawdopodobnienie jest środkiem zastępczym względem dowodu. Nie daje ono pewności co zaistnienia konkretnego faktu, lecz stwarza przekonanie co do prawdopodobieństwa zaistnienia danego faktu. Jeżeli więc dowód daje pewność co do faktu, to uprawdopodobnienie stwarza warunki do uznania tego faktu za prawdopodobny. Uprawdopodobnienie nie może wynikać z samych oświadczeń stron, powinno być poparte jakimś materiałem dowodowym np. zdjęciami, zeznaniami świadków i wywodem wskazującym na możliwość istnienia związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy czynnościami ładunkowymi i zaistniałą szkodą. Pozycja procesowa przewoźnika jest więc tu w znacznym stopniu uprzywilejowana. Niemożność przeprowadzenia takiego uprawdopodobnienia powodować będzie, że odpowiedzialność za szkodę ciążyć będzie na przewoźniku.