

Paweł Smoręda – radca prawny w Kancelarii JMRS Radcowie Prawni

Artykuł opublikowano w dwumiesięczniku Przewoźnik nr 2 (23) kwiecień-maj 2012, s.54-55

### **Granice odpowiedzialności przewoźnika drogowego w Konwencji CMR**

Zasadą prawa cywilnego jest pełna kompensacja szkody wyrządzonej przez osobę którą spowodowała. Sprawca w ramach tej kompensacji ma obowiązek zwrócić poszkodowanemu tyle ile wynosił jego realny uszczerbek majątkowy. Odszkodowanie obejmuje przy tym straty rzeczywiście poniesione, np. wartość zniszczonej rzeczy, jak i utracone korzyści, które uzyskałby poszkodowany, gdyby szkoda nie nastąpiła, np. zysk ze sprzedaży towaru. Prawo przewozowe, w tym także Konwencja CMR zawiera przepisy, które tę surową odpowiedzialność modyfikują określając górną granice odpowiedzialności przewoźnika za przewożony ładunek. Rozwiązanie takie jest konsekwencją surowej odpowiedzialności przewoźnika za przewożony towar opartej o zasadę ryzyka. Zasada ta sprowadza się, w pewnym uproszczeniu, do tego, że w razie wystąpienia szkody w przewożonym ładunku, np. jego zniszczeniu lub zaginięciu, do powstania odpowiedzialności prawnej przewoźnika nie jest potrzebne wykazanie jego winy (jakiegoś zaniedbania), lecz wyłącznie wystąpienie szkody od momentu przyjęcia ładunku przez przewoźnika do chwili jego wydania uprawnionemu. Twórcy Konwencji uznali, że pewnym zrównoważeniem tej surowej odpowiedzialności za przyjęty do przewozu ładunek, będzie ograniczenie wysokości odszkodowania, do zapłaty którego zobowiązany będzie przewoźnik, w razie powstania szkody. Regułę tę zawarto w art. 23 ust.1 i 3 Konwencji CMR i zgodnie z nią przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę w przewozie do kwoty stanowiącej równowartość 8, 33 SDR (specjalnej jednostki rozrachunkowej) za 1 kg brakującej wagi brutto. Ponadto odszkodowanie nie może być wyższe od wartości ładunku z miejsca i czasu przyjęcia towaru do przewozu. Z jednej zatem strony przewoźnik uzyskuje gwarancję, że nie zapłaci więcej niż wynika to z wagi ładunku, bez względu na jego wartość, z drugiej zaś, że odpowiedzialność ograniczona jest tylko do rzeczywiście poniesionej szkody (wartości ładunku), a nie do utraconych korzyści, które spodziewał się uzyskać uprawniony, w związku ze znaczeniem przewożonego ładunku dla uprawnionego, np. znaczenia ich dla produkcji odbiorcy. Oprócz tego przewoźnik ma obowiązek zwrócić, względnie nie prawa żądać przewoźnego (frachtu), ciąży na nim też obowiązek zwrotu cła i innych wydatków związanych z przewozem, w całości lub proporcjonalnie do zaginionego ładunku. Obowiązki te mają także charakter odszkodowawczy, bywają przy tym wyłączane przez ubezpieczycieli z ochrony, w ich ogólnych warunkach ubezpieczeń, a obowiązek zapłaty cła w razie zaginięcia ładunku, szczególnie w razie przewozów spoza Unii Europejskiej, może być bardzo dotkliwy.

## **Podwyższenie granicy odpowiedzialności**

Ponieważ prawo cywilne respektuje wolę stron stosunków i w tym względzie jest elastyczne przewidziano instytucje o kontraktowym charakterze

Nadawca może zadeklarować w liście przewozowym wartość towaru, ponad granicę określoną w art. 23 ust.3 Konwencji CMR. W takim wypadku kwota tej deklaracji zastępuje tę granicę i przewoźnik odpowiada do tej wartości. Ponieważ operacja transportowa może być wykonywana przez wielu przewoźników ważność deklaracji wartości ładunku uzależniona jest wpisania jej do listu przewozowego. Ten rodzaj wpisu ma zatem charakter konstytutywny czyli prawne skutki deklaracji uzależnione są od dokonania wpisu w liście przewozowym. Okoliczność ta jest jednym z wielu powodów, żeby bardzo dokładnie czytać treść listów przewozowych przy przyjmowaniu przesyłek, a już szczególnie tych wartościowych. Istnieje bowiem spór w orzecznictwie czy ustalenie tego elementu umowy przewozu wymaga wyraźnego przyjęcia przez przewoźnika, czy też może nastąpić w sposób dorozumiany, np. przez milczenie.

Do listu przewozowego można także wpisać kwotę specjalnego interesu w dostawie na wypadek zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki albo w razie przekroczenia umówionego terminu dostawy ładunku. I w tym wypadku wpis ma charakter konstytutywny. Instytucja ta podobna do deklaracji wartości towaru tym od niej się różni, że w razie wpisania deklaracji specjalnego interesu w dostawie, uprawniony może żądać nie tylko rzeczywistej wartości rzeczy do kwoty deklaracji, ale i utraconych korzyści do kwoty wpisanej w liście przewozowym. Takie klauzule spotykane są w przypadku dostaw do zakładów produkcyjnych, gdy przedmiotem przewozu są niezbędne do produkcji składniki.

Dodać tylko należy, że umownemu zwiększeniu odpowiedzialności przewoźnika towarzyszyć powinno dodatkowe wynagrodzenie.

## **Zły zamiar i niedbalstwo**

Ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika jest przywilejem. Każdy przywilej zazwyczaj doznaje ograniczeń w przypadku zachowań, które nie zasługują na taką szczególną ochronę. Regulację taką zawarto w art. 29 ust.1 Konwencji CMR. Zgodnie z tym przepisem przewoźnik nie może korzystać z przepisów o ograniczeniu jego odpowiedzialności jeśli szkoda powstała w wyniku w wyniku złego zamiaru lub niedbalstwa. W takim wypadku nie tylko odpadają ograniczenia kwotowe ale i odpowiedzialność przewoźnika rozciąga się na utracone korzyści poszkodowanego. Przenosząc uregulowania konwencyjne, na grunt pojęć polskiego prawa, co wcale nie jest proste, uznać trzeba że chodzi o wypadki gdy szkoda

została wyrządzona z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa. Z winą umyślną mamy do czynienia wówczas gdy przewoźnik chce szkodę wywołać, np. współdziałając z przestępcami, czy celowo niszcząc towar, jak i wtedy gdy się okazało, że jego zachowanie spowoduje szkodę, np. dokonywał przewozu rzeczy łatwopsujących się wiedząc o niesprawności agregatu.

Rażące niedbalstwo następuje wówczas, gdy przewoźnik narusza podstawowe reguły ostrożnościowe, np. pozostawienie na wiele dni niezabezpieczonego ładunku w odludnym miejscu, szczególnie gdy wartość ładunku jest znaczna, zlekceważenie wyraźnych instrukcji uprawnionego, rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wydanie ładunku nieuprawnionemu w okolicznościach, które mogły budzić uzasadnione wątpliwości co do jego statusu odbiorcy. Zakwalifikowanie szkody, jako wywołanej winą umyślną lub rażącym niedbalstwem ma i ten skutek że termin przedawnienia roszczeń odszkodowawczych z rocznego ulega przedłużeniu do 3 lat.