



W DRODZE Odpowiedzialność przewoźnika

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) ma istotne znaczenie z punktu określenia odpowiedzialności handlowej przewoźnika. W omawianym zakresie, naszą uwagę zwraca szczególnie koncepcja art. 29 określana w praktyce sądowej jako 'rażące niedbalstwo równe winie umyślnej'. Zarzut taki (culpa lata - wina ciężka), obarczony jest ryzykiem poważnych konsekwencji finansowych, wykraczających poza podstawowe limity odpowiedzialności przewoźnika. Mianowicie, w zależności od okoliczności, przewoźnik może ponosić odpowiedzialność do wysokości pełnej wartości towarów (zagubionych lub zniszczonych) lub za straty wynikające z opóźnienia transportu. Poza tym, zastosowanie będą miały również inne niekorzystne konsekwencje, przykładowo: wydłużenie okresu przedawnienia roszczeń (z jednego roku do trzech), niestosowanie zasad wyłączenia odpowiedzialności, zmiana zasad w zakresie ciężaru dowodzenia czy też odmowa ubezpieczyciela wypłaty odszkodowania z powodu tzw. 'złej wiary' przewoźnika. Tak więc biorąc pod uwagę pełny zakres odpowiedzialności, w interesie nadawcy towarów będzie wykazanie wobec przewoźnika zarzutu culpa lata. Oczywiście w praktyce ciężko będzie wykazać winę umyślną naruszenia umowy, stąd też częściej strona przeciwna podejmuje próbę kwalifikacji czynu jako ciężkiego zaniedbania równoznacznego z działaniem celowym. Szerokie pole do wykazywania owej 'równoznaczności' jest nie tylko wyzwaniem ale i skutkuje zatarciem przejrzystości zasad. Tu warto zaznaczyć, iż jakkolwiek zarzut najczęściej będzie odnosził się do kierowcy mającego fizyczny i bezpośredni kontakt z towarem, niemniej, zgodnie z art. 3 CMR, podmiotem odpowiedzialnym co do zasady będzie pracodawca, przewoźnik.

Według art. 29 ust. 1 Konwencji CMR: „przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień niniejszego rozdziału, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem”.

Art. 29 wzbudza szereg wątpliwości i podlega szerokiej krytyce z powodu niepewności prawnej będącej skutkiem niedo-

określenia jego pojęć. Konwencja bowiem nie definiuje bezpośrednio jakie zachowania uznać można za umyślne naruszenia umowy. Bogate orzecznictwo sądowe w sprawach o podobnych okolicznościach cechuje niestety brak spójności zasad, wobec czego trudno jest przewidzieć wynik sprawy. Z punktu widzenia interesów przewoźnika, niewątpliwie kluczowym jest wykazanie podstaw uzasadniających ograniczenie jego odpowiedzialności, a tym samym zaprzeczenie culpa lata.

W obecnym stanie rzeczy, największą trudność stanowi ustalenie zakresu pojęcia 'rażącego niedbalstwa równoznacznego z winą umyślną'. Chodzi tu o pewien rodzaj zachowania pośredniego, który nie jest już poważnym naruszeniem czy zaniedbaniem ale też nie jest jeszcze czystą postacią działania celowego, nastawionego na wyrządzenie szkody. Mamy tu więc do czynienia z szerokim polem interpretacji. Zasadniczo, ważne jest ustalenie, czy w całościście okoliczności sprawy, zachowanie przewoźnika skutkujące szkodą cechowała 'zła wiara'. Albowiem jest różnica pomiędzy działaniem w nienależytych wykonaniu obowiązków z powodu błędu czy przeoczenia a działaniem zamierzonym, to jest w świadomym celu naruszenia obowiązków, czyli w złej wierze. Działanie nie może być jednocześnie w dobrej i złej wierze.

W zakresie pojęcia 'rażącego niedbalstwa równego winie umyślnej' Konwencja CMR odnosi generalnie do prawa danego kraju. Ani w Polsce ani w Wielkiej Brytanii nie jest znana wspomniana kategoria pośrednia, wobec czego można wnioskować, iż pełna odpowiedzialność przewoźnika będzie miała zastosowanie jedynie w przypadku udowodnienia winy umyślnej. Tak jednak nie zawsze dzieje się w praktyce. Po ustaleniu stanu faktycznego sądy najczęściej wnioskuje albo 'zwykłe' zaniedbanie albo rażące zaniedbanie/winę umyślną zasądając odpowiednie odszkodowanie, bez odpowiedniej analizy właściwego prawa w zakresie dostępności omawianej kategorii prawnej.

Jeśli strona przeciwna zarzuca przewoźnikowi spowodowanie strat z winy umyślnej, powinna ona wskazać odpowiednie dowody na zarzut, choć to na przewoźniku będzie ostatecznie spoczywał ciężar dowodzenia twierdzenia przeciwnego. Decyzje sądu zasądające pełne odszkodowanie nie powinny odnosić się do kategorii czynu 'równoznacznego' z winą umyślną, albowiem czyn taki zasadniczo nie istnieje w systemach prawnych państw będących stroną Konwencji.

Zapewnienie właściwej ochrony stron umowy oraz zagwarantowanie ich relatywnie zbilansowanej pozycji wymaga stosowania art. 29 Konwencji jako wyjątku.

Artykuł przygotowany przez
Katarzynę Woźniak
Partner Zarządzający | Prawnik
Master of Law | Poland
LLM in Business International Law | UK
LLB (Hons) | UK



Rzetelna porada prawna

... i profesjonalny serwis

Kontakt z kancelarią:
02081448363
www.eurollexpartners.eu