

Odpowiedzialność przewoźnika mimo braku winy

Zimowa aura sprzyja wszelkiego rodzaju wypadkom i kolizjom drogowym, które skutkują wymiernymi szkodami. Przewoźnik powinien więc wiedzieć, jakie są tego konsekwencje. O ile ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów jest obowiązkowe i to – z zasady – zakład ubezpieczeń sprawcy jest zobowiązany do pokrycia szkód, o tyle w branży transportowej zazwyczaj występuje problem z właściwym postępowaniem w przypadku powstania szkody w wyniku takich właśnie zdarzeń.

W praktyce przewoźnicy dość często mają problem z określeniem swojej odpowiedzialności w sytuacji, gdy do uszkodzenia przewożonego przez nich towaru doszło wskutek wypadku bądź kolizji spowodowanej przez inny pojazd, którego kierowca został uznany za sprawcę zdarzenia. Kiedy roszczenie za szkodę powstałą w ładunku zostaje skierowane przeciwko przewoźnikowi, ten bardzo często odmawia zapłaty. Kierując się podstawową logiką, stara się wykazać brak swojej odpowiedzialności za szkodę i uniknąć tym samym obowiązku wypłaty odszkodowania z własnej kieszeni (czy też ze swojego ubezpieczenia OC Przewoźnika). Na pierwszy rzut oka takie postępowanie wydaje się prawidłowe i sensowne, gdyż skoro wszystkie okoliczności (w tym przybyła na miejsce zdarzenia policja) potwierdzają sprawstwo innej osoby, to nie ma wątpliwości, że to

sądowe i odsetki. Czy warto podejmować takie ryzyko w sytuacji, gdy kwota odszkodowania i tak w końcu zostanie pokryta przez zakład ubezpieczeń sprawcy?

Podstawowa zasada

Wina czy też jej brak nie ma, co do zasady, większego znaczenia dla ustalenia odpowiedzialności przewoźnika. Często podnoszony przez przewoźników argument, że w żaden sposób nie przyczynili się do szkody i w związku z tym nie czują się zobowiązani do jej naprawienia, jest argumentem chybionym. Odpowiedzialność przewoźnika jest ukształtowana nie na zasadzie winy, a na zasadzie ryzyka. Wykazywanie braku winy bądź winy osoby trzeciej może więc być bez znaczenia. Zarówno przepisy krajowe, jak i międzynarodowe nie uzależniają obowiązku naprawienia szkody od przypisania przewoź-



Kamil Krasuski

Prawnik, aplikant radcowski, właściciel CATL Kancelarii Prawnej. Specjalizuje się w pozasądowym doradztwie prawnym dla firm z branży TSL w zakresie szkód i roszczeń na gruncie prawa cywilnego, ubezpieczeniowego i transportowego. Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu „TRANSORA”.

W wypadku przewozów międzynarodowych podstawowym przepisem regulującym odpowiedzialność jest natomiast art. 17 ust. 1 Konwencji CMR:

► *Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.*

Powyższe przepisy są więc podstawą roszczeń kierowanych do przewoźników z tytułu szkód powstałych w trakcie przewozu. Jeżeli do szkody doszło pomiędzy przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem odbiorcy, to należy uznać, że odpowiedzialność za szkodę, a tym samym obowiązek wypłaty odszkodowania, spoczywa na przewoźniku. Są od tego oczywiście wyjątki określone w prawie przewozowym i Konwencji CMR. Jednakże, przy powoływaniu się na te przesłanki przewoźnik powinien zachować szczególną ostrożność i pamiętać, że nie należy ich interpretować w sposób rozszerzający.

Zarówno przepisy krajowe, jak i międzynarodowe uzależniają obowiązek naprawienia szkody od przypisania przewoźnikowi winy. Wystarczającą przesłanką jego odpowiedzialności jest stwierdzenie powstania szkody w czasie kiedy przesyłka przebywała w jego pieczy.

ta osoba oraz jej ubezpieczyciel – z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu mechanicznego – powinni naprawić powstałą szkodę. Jest to jednak pogląd niekoniecznie prawidłowy. Wynika to wprost z przepisów regulujących odpowiedzialność przewoźników. Z tego też powodu unikanie „na siłę” odpowiedzialności przez przewoźnika może skończyć się dla niego koniecznością wypłaty odszkodowania powiększonego o koszty

nikowi winy. Wystarczającą przesłanką jego odpowiedzialności jest stwierdzenie powstania szkody w czasie kiedy przesyłka znajdowała się pod jego pieczą.

Zgodnie z art. 65 ust. 1 ustawy Prawa przewozowego:

► *Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu, aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki.*

Kiedy przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności

Pomimo braku precyzyjnego określenia w prawie transportowym przesłanki wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika z tytułu szkód spowodowanych przez innych uczestników ruchu, istnieje jednakże możliwość uwolnienia się od tej odpowiedzialności. Ma to miejsce w sytuacji, gdy

nie jest przesłanką pozwalającą na automatyczne wyłączenie odpowiedzialności za szkodę powstałą w przewożonym ładunku. Musi zostać spełniony szereg wymogów, które pozwolą przewoźnikowi powołać się skutecznie na art. 17 ust. 2 Konwencji CMR.

W tym miejscu zaznaczyć należy, że przesłanka taka jest możliwa do powołania tylko w przypadku przewozów wykonywanych w transporcie międzynarodowym.

Brak winy przewoźnika wynikający z wyłącznego sprawstwa osoby trzeciej, nie jest przesłanką pozwalającą na automatyczne wyłączenie odpowiedzialności za szkodę powstałą w przewożonym ładunku. Musi zostać spełniony szereg wymogów które pozwolą przewoźnikowi skutecznie powołać się na art. 17 ust. 2 Konwencji CMR.

wypadek spowodowany został z wyłącznej winy osoby trzeciej, a przewoźnik (czyli de facto kierowca) nie podjął żadnego działania, które choćby nieznacznie przyczy-

wym, tj. takich, do których zastosowanie ma Konwencja CMR. Spotykana dość często próba wyłączenia odpowiedzialności z tytułu umowy przewozu krajowego jest



Warto mieć na uwadze, że w przypadku istnienia kilku podmiotów ponoszących odpowiedzialność za szkodę, tylko od woli uprawnionego zależy do kogo skieruje on roszczenie

niło się do szkody. Mianowicie, zarówno orzecznictwo sądów, jak i doktryna prawa dopuszcza możliwość uznania w określonych sytuacjach wypadku wyłączną winę osoby trzeciej, gdy wystąpiły okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Obie powyższe przesłanki muszą wystąpić łącznie, co oznacza że przewoźnik musi udowodnić zarówno niemożliwość uniknięcia zdarzenia, jak i brak możliwości zapobieżenia skutkom tego zdarzenia, czyli powstania szkody.

Brak winy przewoźnika wynikający z wyłącznego sprawstwa osoby trzeciej,

niezasadna i z góry skazana na niepowodzenie. Wynika to z różnic pomiędzy Prawem przewozowym a Konwencją CMR w zdefiniowaniu przesłanek wyłączających. Prawo przewozowe, w odróżnieniu od Konwencji CMR, używa terminu „siła wyższa”. Pojęcie to jest o wiele węższe od „okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec” i oznacza, że wypadek spowodowany przez osobę trzecią nie może zostać uznany za siłę wyższą.

W praktyce najważniejszym dla ustalenia odpowiedzialności przewoźnika jest więc ustalenie dokładnych okoliczności

zdarzenia. Jeżeli do szkody doszło w wyniku takiego wypadku, którego kierowca nie mógł uniknąć i którego następstwom nie mógł zapobiec, możliwe jest uwolnienie się od odpowiedzialności. Z drugiej strony to, że w sytuacji kiedy możliwe jest stwierdzenie, iż w wyniku podjęcia działania bądź zaniechania działania kierowca mógłby uniknąć kolizji, powstaje niemożność powołania się na powyższą przesłankę.

Przykład 1

Kierowca A zatrzymał się przed skrzyżowaniem dróg na czerwonym świetle. Tymczasem z tyłu nadjechał kierowca B, który w tym momencie pisał sms'a i nie zauważył skrzyżowania, w konsekwencji czego wjechał w naczepę zestawu prowadzonego przez A, stojącego na czerwonym świetle. Zasadnym wydaje się przyjęcie, iż A nie był w stanie przewidzieć, że z powodu zatrzymania się na czerwonym świetle inny uczestnik ruchu uderzy w jego naczepę. Dodatkowo, nie miał on możliwości zapobiec zdarzeniu, gdyż niemożliwym było podjęcie jakiegokolwiek działania zmierzającego do uniknięcia zderzenia (jak chociażby zjechać na inny pas). Wszystko to powoduje, że przewoźnik ma możliwość powołania się na wyłączenie odpowiedzialności wynikające z art. 17 ust. 2 Konwencji CMR.

Przykład 2

Kierowca C jadący drogą dwupasmową zauważył, że tuż przed jego zestawem nagle wyjechał z drogi podporządkowanej pojazd prowadzony przez D. W celu uniknięcia zderzenia instynktownie wcisnął pedał hamulca i odbił kierownicą w prawo. Niestety, nie udało mu się uniknąć zderzenia z D, a dodatkowo naczepa po „złapaniu” kołami pobocza doprowadziła do wyrócenia się zestawu i uszkodzenia ładunku. Mimo, że przybyła na miejsce policja potwierdziła sprawstwo D, przewoźnik nie będzie mógł zwolnić się od odpowiedzialności, gdyż do szkody doszło w wyniku manewru kierowcy, który to znać należy za niezawiniony, ale pozwalający na wyciągnięcie wniosku, że gdyby go nie wykonał, to do szkody mogłoby nie dojść (można również stwierdzić, że gdyby np. odbił w lewo na drugi pas zamiast w prawo, również by nie doszło do szkody). W tym przypadku Konwencja CMR nie daje już możliwości uwolnienia od odpowiedzialności.

Przewoźnik a sprawca szkody

Szkoda, która powstała wskutek działania innego kierowcy, charakteryzuje się możliwością zastosowania dwóch zasad odpowiedzialności. Istnieje jedno zdarzenie szkodowe, ale dwa podmioty ponoszą za nią odpowiedzialność. Pierwszym z nich jest przewoźnik, którego odpowiedzialność wynika z przepisów dotyczących umów przewozu. Drugim jest sprawca szkody, który ponosi odpowiedzialność na zasadach ogólnych przewidzianych w prawie cywilnym. Decyzja, od którego z tych podmiotów będzie dochodzone odszkodowanie należy do osoby uprawnionej. Osobą uprawnioną mogą być różne podmioty, w zależności od podstawy dochodzonych roszczeń, co spowodowane jest odmiennym określeniem uprawnień do dochodzenia roszczeń w prawie cywilnym i prawie transportowym. W przypadku dochodzenia roszczeń od sprawcy szkody, uprawnienie posiada poszkodowany, czyli podmiot, który poniósł szkodę (najczęściej jest to właściciel ładunku). W przypadku dochodzenia roszczeń



Jeżeli do szkody doszło w wyniku takiego wypadku, którego kierowca nie mógł uniknąć i którego następstwom nie mógł zapobiec, możliwe jest uwolnienie się od odpowiedzialności

przeciwko przewoźnikowi, uprawnienie, co do zasady, przysługuje nadawcy bądź odbiorcy, którzy jednocześnie mogą być, aczkolwiek nie muszą, właścicielami ładunku. Prawo przewozowe i Konwencja CMR nie posługują się w ogóle pojęciem „poszkodowany” i nie uzależniają uprawnień do rozporządzania przesyłką czy dochodzenia roszczeń od prawa własności towaru. Dlatego warto mieć na uwadze, że w przypadku istnienia kilku podmiotów ponoszących odpowiedzialność za szkodę, tylko od woli uprawnionego zależy do kogo skieruje on roszczenie. Próba uniknięcia przez przewoźnika odpowie-



dzialności i unikanie naprawienia szkody może więc być bezskuteczna i skończyć się nie tylko dodatkowymi kosztami, ale również zakończeniem współpracy z danym klientem.

Ważnymi różnicami pomiędzy zakresem odpowiedzialności są m.in.:

- ▶ okres przedawnienia roszczeń – w umowie przewozu wynosi on – co do zasady – 1 rok, podczas gdy roszczenia majątkowe z tytułu wypadku przedawnienie roszczeń następuje po 3 latach;
- ▶ inny zakres odpowiedzialności – przewoźnicy odpowiadają głównie tylko za szkody w substancji przesyłki, podczas gdy z OC sprawcy możliwe jest dochodzenie również innych szkód (jak chociażby utraconych korzyści);
- ▶ brak ograniczenia odpowiedzialności

ści – w wypadku przewozów międzynarodowych, zgodnie z art. 23 ust. 3 Konwencji CMR, górna granica odpowiedzialności przewoźnika została ograniczona do 8,33 SDR za kilogram brakującej wagi brutto. W przypadku dochodzenia roszczeń od sprawcy szkody, uprawniony ma prawo domagać się wyrównania rzeczywistej szkody (a więc bez ograniczeń wagi) – jest to szczególnie istotne przy towarach lekkich i posiadających dużą wartość (np. elektronika, leki);

- ▶ wyższa stopa odsetek – w przypadku przewozów międzynarodowych do-

puszcza się dochodzenie odsetek w wysokości 5% rocznie. Zdecydowanie korzystniejsze jest więc dochodzenie roszczeń z OC sprawcy, gdyż polskie prawo przewiduje odsetki w wysokości 13% rocznie;

- ▶ opóźnienie – jeżeli w wyniku szkody doszło do opóźnienia, osoba uprawniona może domagać się od przewoźnika pokrycia udokumentowanej szkody wynikłej z opóźnienia, jednakże nie wyższej niż kwota przewoźnego (przewozy międzynarodowe) lub dwukrotność przewoźnego (przewozy krajowe). Jeżeli szkoda powstała w wyniku opóźnienia jest wyższa, korzystniejszym jest dochodzenie roszczeń od sprawcy, gdyż będzie on zobowiązany do pokrycia wszystkich udokumentowanych i zasadnych kosztów.

Przewoźnicy powinni ostrożnie odrzucać kierowane do nich roszczenia. W wypadku braku możliwości wyłączenia odpowiedzialności, zbyt pochopne odrzucenie może narazić na niepotrzebne koszty. Mimo znaczących różnic w granicach odpowiedzialności (jak wskazano wyżej w większości wypadków korzystniejsze jest kierowanie roszczeń do ubezpieczyciela sprawcy) uprawnieni nie zawsze chcą podejmować działania przeciwko sprawcy szkody. Wygodniej jest im obciążyć bezpośrednio przewoźnika, który ma zasadniczo trzy możliwości:

- ▶ odrzucić roszczenie i udowodnić brak odpowiedzialności zgodnie z art. 17 ust. 2 Konwencji CMR;
- ▶ przekonać uprawnionego, aby wniósł roszczenie bezpośrednio do zakładu ubezpieczeń sprawcy zdarzenia. Bardzo często wskazanie wyżej przytoczonych różnic w odpowiedzialności powoduje zmianę stanowiska przez uprawnionego i przekierowanie roszczeń na sprawcę;
- ▶ przyjąć roszczenie i wypłacić odszkodowanie – spowoduje to przejścia uprawnienia na przewoźnika, który może skutecznie domagać się zwrotu wypłaconej sumy od zakładu ubezpieczeń sprawcy.

Jak widać, możliwości są naprawdę różne, a przy odpowiednim i umiejętnym rozeznaniu i przeprowadzeniu sprawy można zagwarantować sobie, że nawet w przypadku konieczności zapłaty odszkodowania z własnych funduszy, uda się odzyskać całość zapłaconej kwoty od ubezpieczyciela sprawcy. ◀

Kamil Krasuski,
CATL Kancelaria Prawna