

# Kiedy przewoźnik nie odpowiada za szkodę? Zwolnienia od odpowiedzialności na gruncie Konwencji CMR

*Każdy podmiot prowadzący działalność gospodarczą w zakresie zarobkowego przewozu rzeczy musi wziąć pod uwagę możliwość zaistnienia szkody, której skutkiem może być wymierna strata po stronie przewoźnika, jako zobowiązanego do naprawienia szkody uprawnionemu. Bez znaczenia w takim przypadku jest zarówno to, kto jest właścicielem towaru, jak i często przywoływany przez przewoźników fakt, że rzeczywistym przewoźnikiem był inny podmiot.*



Przewozy międzynarodowe podlegają postanowieniom Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy (CMR), która nakłada szeroką odpowiedzialność na przewoźnika, co jest uzasadnione samą specyfiką umowy przewozu. Zgodnie z Konwencją przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub jego uszkodzenie. Odpowiedzialność ta trwa w czasie pomiędzy przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem osobie uprawnionej. Ponadto przewoźnik odpowiada również za opóźnienie w dostawie, pod warunkiem, że powstała z tego powodu szkoda.

Nie bez znaczenia jest również treść art. 3 Konwencji CMR, który rozciąga odpowiedzialność przewoźnika na czynności i zaniechania pracowników oraz wszystkich innych osób, do których usług odwoła się w celu wykonania usługi. Takimi osobami są również inne firmy przewozowe będące podwykonawcami.

W sytuacji gdy praktycznie każdy przewoźnik posiada ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością, sam fakt wystąpienia szkody powoduje często przeświadczenie przewoźnika, że skoro wykupił ubezpieczenie, to ubezpieczyciel ma obowiązek pokryć koszty wynikłe z faktu powstania szkody. Pomijając już szereg wyłączeń stosowanych przez ubezpieczycieli i dodatkowe postanowienia, które uzależniają zaistnienie odpowiedzialności ubezpieczyciela od wystąpienia określonych zdarzeń czy dochowania przez przewoźnika aktów staranności, równie istotnym jest, że ubezpieczyciel odpowiada tylko i wyłącznie w granicach odpowiedzialności ubezpieczonego (tj. przewoźnika), która mimo iż jest szeroka, ma jednak ograniczenia i w konkretnych przypadkach jest wyłączona.

Po powstaniu szkody i wystąpieniu uprawnionego z roszczeniem przewoźnicy często pokrywają szkodę z własnych środków lub zgadzają się na potrącenie wzajemnych wierzytelności. Takie zachowanie jest spowodowane (i w wielu przypadkach uzasadnione) przekonaniem, że skoro zostało wykupione ubezpieczenie, w końcowym efekcie to ubezpieczyciel będzie zobowiązany do wypłaty odszkodowania. Z tego też powodu, w celu zachowania zdrowych relacji biznesowych z uprawnionym (aby nie stracić kontrahenta), wydaje się słusznym zaspokojenie jego roszczeń w sposób bezpośredni. Niestety, w przypadku gdy niewłaściwie zanalizowano roszczenie, a szczególnie przyczynę szkody, może okazać się niemożliwe uzyskanie

odszkodowania z umowy ubezpieczenia z powodu wystąpienia okoliczności zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności. W takim przypadku przewoźnikowi pozostaje tylko odzyskanie pieniędzy od osoby, której już zapłacił za szkodę, co w praktyce nie jest łatwe i nie zawsze możliwe.

Jednakże nie może dziwić fakt, iż ubezpieczyciel nie zapłaci za szkodę w sytuacji, gdy zgodnie z obowiązującym prawem nie ma odpowiedzialności przewoźnika.

Mając na uwadze powyższe, niezwykle istotnym jest umiejętnie rozpoznanie, czy za powstałą szkodę rzeczywiście odpowiedzialność ponosi przewoźnik. Pozwoli to na uniknięcie wielu problemów, wynikłych ze zbyt pochopnej zapłaty odszkodowania. Konwencja CMR przewiduje określone przesłanki, których zaistnienie pozwala zwolnić przewoźnika od odpowiedzialności za szkodę. Jednym z ważniejszych artykułów w tej kwestii, którego znajomość jest pożądana, jest art. 17 Konwencji CMR. Zgodnie z ustępem 2 przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności w przypadkach gdy zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie wynikło z:

#### ➤ winy uprawnionego

Ponieważ obowiązki zarówno przewoźnika, jak nadawcy i odbiorcy zostały określone w Konwencji, w celu skorzystania z tej przesłanki przewoźnik musi wykazać, iż osoba uprawniona nie wykonała konkretnego zobowiązania. Udowodnić ponadto trzeba, iż doszło do tego w sposób pozwalający zarzucić uprawnionemu winę, gdyż tylko zawinione działanie może być podstawą do uwolnienia się od odpowiedzialności.

#### ➤ zlecenia uprawnionego nie wynikającego z winy przewoźnika

W odróżnieniu od wcześniejszej przesłanki nie istnieje tutaj przymus wykazania winy osoby uprawnionej. Wystarczy wskazać, iż szkoda powstała poprzez wykonanie zlecenia. Przesłanka ta będzie miała zastosowanie np. w sytuacji gdy nadawca zleca przewóz z punktu A do punktu B. Po przyjęciu na miejsce rozładunku okazuje się, że nadawca podał złe miejsce odbioru, bo np. zamiast wpisać Lublin wpisał Lubin, a w wyniku tego odbiorca poniósł szkodę związaną z opóźnieniem dostawy.

#### ➤ wady własnej towaru

Oznacza to, że przyjęty do przewozu towar był już wadliwy. Odnosi się to w szczególności do sytuacji, gdy wada ta powoduje szkody w trakcie przewozu.

► **okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec**

Najczęściej przywołuje się tutaj siły przyrody, zwłaszcza o nadzwyczajnej intensywności, które mają cechy klęsk żywiołowych. Nie wolno jednak również zapominać, że w niektórych przypadkach przesłanka ta będzie miała zastosowanie w przypadku rabunku czy kradzieży – jednakże w takim przypadku jest niezwykle trudno udowodnić, że zdarzenia takiego przewoźnik nie dość, że nie mógł uniknąć, to dodatkowo nie mógł zapobiec następstwom. Trzecim przypadkiem, kiedy będzie możliwe zwolnienie się od odpowiedzialności są wypadki drogowe, pod warunkiem, że wyłączna wina leży po stronie osoby trzeciej, będącej sprawcą.

W celu zobrazowania, jak wielkie znaczenie mogą mieć przesłanki zwalniające, warto posłużyć się następującym przykładem:

Spedytor X, działając we własnym imieniu, zleca ustnie przewoźnikowi Y przewóz towaru. Podczas rozmowy telefonicznej zostają uzgodnione wszystkie niezbędne warunki, takie jak wysokość frachtu, warunki przewozu, trasa oraz miejsca i daty załadunku i rozładunku. Data załadunku zostaje ustalona na 01.06.2011 r., natomiast rozładunku na 03.06.2011 r. Warunki są klarowne i zrozumiałe, przewoźnik Y przystępuje więc do wykonania umowy: podjeżdża na załadunek, określony w zleceniu towar zostaje załadowany, pobiera dokumenty przewozowe i rusza w drogę, kierując się do odbiorcy. W dniu 03.06.2011 r. przewoźnik mailem otrzymuje od spedytora pisemne zlecenie, z którego wynika, iż rozładunek został wyznaczony na dzień 06.06.2011 r. List przewozowy CMR nie wyjaśnia sprawy, gdyż nie został w nim oznaczony termin dostawy towaru do odbiorcy.

Mimo próby wyjaśnienia ze spedytorem powodów zmiany daty dostarczenia towaru (ustna umowa uwzględniała inną datę) oraz argumentu, że z uwagi na odległość, jest w stanie dostarczyć towar w umówionym terminie, przewoźnik Y od spedytora uzyskuje jedynie radę, aby pojazd z towarem pozostawić gdzieś na parkingu. Przewoźnik Y, wobec braku w okolicy parkingów strzeżonych oraz ze względu na rodzaj przewożonego towaru (chemikalia) i niskie ryzyko kradzieży, decyduje się więc na pozostawienie naczepy na znanym mu parkingu przy

stacji paliw (niestrzeżonym) i korzystając z okazji, jedzie do serwisu w celu usunięcia usterki w ciągniku. W nocy dochodzi do kradzieży naczepy wraz z towarem. Jego zleceniodawca (spedytor X) wskazuje na odpowiedzialność przewoźnika Y i w konsekwencji wysyła mu roszczenie na prawie 40 tys. euro.

**Czy odpowiedzialność przewoźnika za szkodę i roszczenie jest zasadne?**

Aby odpowiedzieć na te pytania, należy zwrócić uwagę na następujące zagadnienia:

1. Umowa przewozu została zawarta pomiędzy spedytorem X i przewoźnikiem Y. Przewoźnik Y nie zawierał żadnej umowy z firmą, od której przyjął towar do przewozu. Przez fakt zawarcia przez spedytora X z przewoźnikiem Y umowy przewozu, spedytor X wystąpił w tym przewozie jako nadawca, w związku z czym stał się osobą uprawnioną w rozumieniu art. 17 Konwencji.
2. Nie ma wątpliwości, iż do kradzieży doszło, a w związku z tym powstała szkoda.
3. Poprzez błędne wskazanie daty dostarczenia towaru, spedytor X wprowadził przewoźnika Y w błąd, powodując, że przewoźnik Y:
  - po pierwsze, nie miał możliwości odpowiedniego zaplanowania czasu, ani trasy przewozu,
  - po drugie, został zmuszony do 3-dniowego przestoju,
  - po trzecie przyjął na siebie dodatkowe ryzyko związane ze sprawowaniem dozoru nad towarem.
4. Można więc przyjąć, iż gdyby nie zlecenie uprawnionego (spedytora X), szkody można było uniknąć. Przewoźnik miałby czas i możliwość takiego zaplanowania trasy, aby postój od 3 do 6 czerwca odbył się w miejscu zapewniającym jak największe bezpieczeństwo.
5. Można również wywieść wniosek, że gdyby spedytor X nie popełnił błędów w określeniu daty dostawy, przewoźnik Y nie przyjąłby zlecenia i nie doszło by do zawarcia umowy i do samej szkody.

Powyższy przykład oraz sformułowane wnioski pozwalają na ułożenie krótkiego quizu.

[www.forumtransportu.pl](http://www.forumtransportu.pl)

Forum  
transportu.pl

W dobrym  
kierunku

Czy w opisanym przykładzie:

1. przewoźnik Y ponosi całkowitą odpowiedzialność za szkodę i powinien pokryć ją w 100%, gdyż wynika to z art. 17 ust. 1 konwencji CMR?
2. przewoźnik Y nie ponosi żadnej odpowiedzialności za szkodę, gdyż wynika to z art. 17 ust. 2 konwencji CMR (szkoda została spowodowana zleceniem uprawnionego spedytora X i nie wynikała z winy przewoźnika Y) i spedytor X powinien pokryć szkodę w 100%,?
3. przewoźnik Y i spedytor X ponoszą równą odpowiedzialność za szkodę (po 50% każdy)?
4. przewoźnik Y i spedytor X ponoszą solidarną odpowiedzialność za szkodę?
5. spedytor X przyczynił się do powstania szkody i powinien pokryć szkodę w 30%?
6. przewoźnik Y przyczynił się do powstania szkody i powinien pokryć szkodę w 30%?
7. żadna z powyższych odpowiedzi nie jest prawidłowa?

Odpowiedź z całą pewnością poznamy po ostatecznym zakończeniu postępowania sądowego w przedmiotowej sprawie. Jeżeli jednak ktoś z czytelników zna prawidłową odpowiedź, może przesłać ją do redakcji TSL Biznes.

Przykład powyższy pokazuje, jak skomplikowane potrafią być czasami z pozoru proste sytuacje. Nie da się nie zauważyć, że gdyby nie błędne zlecenie spedytora, do szkody by nie doszło, gdyż pojazd ten najprawdopodobniej nie zostałby zaparkowany na tym parkingu – co zminimalizowałoby ryzyko kradzieży naczepty, bądź przewoźnik w ogóle nie przyjąłby zlecenia – co wyeliminowałoby szkodę całkowicie.

W celu pewnego usystematyzowania przesłanek zwalniających, mającego na celu wskazanie najczęstszych sytuacji, w których dochodzi do szkody bez stwarzania odpowiedzialności przewoźnika, w art. 17 ust. 4 zamieszczono szczegółowe przesłanki zwalniające, wynikające zasadniczo z przesłanek przywołanych powyżej. Są to:

a) użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych oponczką, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;

Zapis ten w praktyce nie budzi większych wątpliwości, jednak należy pamiętać, że konieczne jest zaznaczenie takiego uzgodnienia w liście CMR. Co prawda, w przypadku gdy nie ma takiego zastrzeżenia nadal przewoźnik może skorzystać z postanowień art. 17 ust. 2, jednakże powstaje wtedy wymóg przeprowadzenia odpowiedniego dowodu, co już może znacznie skomplikować sprawę.

b) brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;

Zasadniczo przewoźnik powinien wpisać takie zastrzeżenie w list CMR przy przyjmowaniu przesyłki, jednakże nie wpisanie tego nie zamyka drogi do udowodnienia w jakikolwiek inny sposób.

c) manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;

Odnosi się to zarówno do szkód powstałych podczas dokonywania załadunku/wyładunku (o ile można powiedzieć, że towar został już przyjęty przez przewoźnika, lub nie został jeszcze wydany odbiorcy – nie wolno zapominać, że zasadniczo czynności te są dokonywane w chwili, gdy już nie ma odpowiedzialności przewoźnika, gdyż odpowiada on za szkody powstałe pomiędzy przyjęciem a wydaniem towaru) jak i do

#### Do tej pory w dziale ubezpieczeniowo-prawnym, przygotowywanym we współpracy z CDS Odszkodowania, przedstawiliśmy następujące tematy:

- Jak zawrzeć dobre ubezpieczenie OC przewoźnika  
➤ [TSLbiznes 3/2010 \(str. 44\)](#)
- Gdzie parkować, czyli o kradzieżach w transporcie towarów  
➤ [TSLbiznes 4/2010 \(str. 68\)](#)
- Za co odpowie spedytor, czyli o ubezpieczeniu OC spedytora  
➤ [TSLbiznes 5/2010 \(str. 52\)](#)
- Deklaracja wartości towaru a odpowiedzialność przewoźnika  
➤ [TSLbiznes 6/2010 \(str. 66\)](#)
- Biedny Polak po szkodzie, czyli o stratach spedytorów i przewoźników  
➤ [TSLbiznes 7-8/2010 \(str. 66\)](#)
- Jak się bronić przed oszustwem w transporcie?  
➤ [TSLbiznes 9/2010 \(str. 68\)](#)
- Alkohol a polisa OCP  
➤ [TSLbiznes 10/2010 \(str. 60\)](#)
- Dlaczego spedytor koniecznie chce być przewoźnikiem?  
➤ [TSLbiznes 11/2010 \(str. 46\)](#)
- Wina umyślna, a odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń z polis OCS  
➤ [TSLbiznes 12/2010 \(str. 50\)](#)
- SDR zastąpi złotego franka – kto zyska, a kto straci?  
➤ [TSLbiznes 1/2011 \(str. 64\)](#)
- Kradzieże w transporcie towarów, czyli gdzie i jak parkować  
➤ [TSLbiznes 2/2011 \(str. 68\)](#)
- Polisa OCP, czyli gdzie i jak parkować według ubezpieczycieli  
➤ [TSLbiznes 3/2011 \(str. 42\)](#)
- Kiedy przedawniają się roszczenia?  
➤ [TSLbiznes 4/2011 \(str. 60\)](#)
- Ryzyka przewoźników nieuprawnionych  
➤ [TSLbiznes 5/2011 \(str. 44\)](#)

Zapraszamy do zapoznania się z artykułami z wydań archiwalnych. Czytelników zainteresowanych otrzymaniem wydań archiwalnych prosimy o kontakt:

[redakcja@tsl-biznes.pl](mailto:redakcja@tsl-biznes.pl)

- szkód powstałych w czasie przewozu, a spowodowanych poprzez którąś z wymienionych czynności.
- d) naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni;
- e) niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;
- f) przewóz żywych zwierząt.

W praktyce może dojść do sytuacji, gdy istnieje więcej niż jedna przyczyna powstania szkody. Jeżeli więc chociaż jedna z tych przyczyn pozwala na zwolnienie się przewoźnika z odpowiedzialności, konwencja CMR umożliwia ograniczenie jego odpowiedzialności w zależności od poziomu w jakim przyczynił się on do szkody (art. 17 ust. 5). Na przykład, jeżeli przewoźnik wykaże, że uszkodzenia w 50% są spowodowane wadliwym opakowaniem towaru, będzie odpowiadał tylko za połowę szkody.

W Konwencji znajduje się również przepis, który uniezależnia odpowiedzialność za szkodę od winy przewoźnika w przypadku szkód powstałych w wyniku wadliwego stanu pojazdu. Zgodnie z art. 17 ust. 3 „Przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął.” Oznacza to, że nawet jeżeli przewoźnik dołożył staranności w zakresie dbania o pojazd, a szkoda powstała w wyniku usterki, której nie dało się wcześniej zauważyć cała odpowiedzialność spoczywa na przewoźniku (dotyczy to wszystkich części pojazdu).

Co więcej, nawet jeżeli pojazd został wynajęty, przewoźnik nie może powołać się na winę osoby, od której go wynajął, gdyż na gruncie prawa przewozowego, nie stanowi to przesłanki pozwalającej przewoźnikowi na uwolnienie się od odpowiedzialności. Oczywiście, niezależnie od powyższego, przysługujące przewoźnikowi prawo do złożenia roszczenia do wynajmującego, ale roszczenie to ma już charakter pozatransportowy.

## Dowodzenie niewinności lub winy?

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. W prawie przewozowym, zasadą powszechnie stosowaną jest zasada domniemania winy. Przyjmuje się, że jeżeli do szkody doszło w czasie między przyjęciem towaru do przewozu, a jego wydaniem, przewoźnik ponosi za nią odpowiedzialność. Przesłanki pozwalające przewoźnikowi na uwolnienie się od odpowiedzialności zostały opisane powyżej. Ich zastosowanie warunkuje jednak konieczność przeprowadzenia dowodu na zaistnienie okoliczności wyłączających odpowiedzialność przewoźnika. Ów dowód, zgodnie z art. 18 konwencji CMR, spoczywa na przewoźniku. To on musi bowiem wykazać, że do zdarzenia wywołującego szkodę doszło w sposób pozwalający na uznanie braku odpowiedzialności przewoźnika.

Praktyczne stosowanie konwencji CMR, choć nie jest ona zbyt skomplikowana, nastęrcza przewoźnikom wiele trudności. Dlatego też warto skomentować kilka z ważniejszych artykułów. W przypadku przesłanek określonych w art. 17 ust. 4 ważne jest, żeby z okoliczności faktycznych wynikało, że zaginięcie/uszkodzenie mogło wynikać z którejs z tych przyczyn. Przewoźnik musi wykazać, że rzeczywiście miała miejsce któraś z okoliczności określonych w Konwencji, natomiast nie musi przeprowadzać dowodu na istnienie związku przyczynowego pomiędzy daną okolicznością a szkodą.

Wydaje się, że wystarczającym jest wskazanie np. wadliwego opakowania towaru, i że poprzez takie opakowanie mogło dojść do szkody. Nie jest konieczne wykazywanie dokładnego sposobu powstania szkody. Poprzez podniesienie takiego zarzutu przez przewoźnika, powstaje z mocy prawa domniemanie, że tak właśnie jest. Do osoby uprawnionej należy przeprowadzenie odwrotnego dowodu, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z tych przyczyn. Może to zrobić zarówno poprzez wykazanie, że do szkody doszło z innej przyczyny,

## Kamil Krasuski



W 2009 r. ukończył kierunek prawo na Wydziale Prawa, Prawa Kanonicznego i Administracji Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego. Od 2010 r. wpisany na listę aplikantów radcowski przy OIRP w Warszawie.

Od kilku lat związany z branżą ubezpieczeniową. Posiada doświadczenie w pracy przy obsłudze szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych, osobowych, majątkowych oraz OC, zarówno po stronie ubezpieczycieli jak i ubezpieczonych. Od stycznia 2011 zatrudniony w CDS Kancelaria Brokerska.

Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, w prawie cywilnym, ubezpieczeniowym oraz transportowym.

ny, jak i poprzez udowodnienie, że np. wadliwe opakowanie nie mogło być w żadnym przypadku przyczyną szkody.

Artykuł 18 ust. 3 sankcjonuje jednak powstanie powyższego domniemania. W przypadku, gdy doszło do nadmiernej ubytku lub zaginięcia sztuki przy użyciu pojazdów otwartych i nie przykrytych oponą, przewoźnik nie może powołać się na zwolnienie.

W przypadku gdy przewóz dokonywany jest chłodnią, uwolnienie się przewoźnika od odpowiedzialności poprzez powołanie się na naturalne właściwości towaru może mieć miejsce tylko w sytuacji, gdy wykaże on, że dopełnił wszelkich obowiązków. Dotyczy to zarówno wyboru urządzenia, poprzez odpowiednie utrzymanie i użycie go, aż do zastosowania się do otrzymanych instrukcji dotyczących przewozu.

W ostatnim ustępie art. 18, dotyczącym przewozu zwierząt, Konwencja nakłada na przewoźnika wymóg wykazania, że przedsięwziął wszelkie wymagane środki oraz zastosował się do udzielonych mu specjalnych instrukcji.

Warto więc poświęcić więcej czasu na dokładne zbadanie przyczyny szkody, gdyż może się okazać, że w danym przypadku nie ma odpowiedzialności przewoźnika, a w związku z tym i ubezpieczyciela. Pozwoli to na uniknięcie zbędnych wydatków. Dobre ubezpieczenie powinno zapewnić również ochronę przed nieuzasadnionymi roszczeniami, dlatego wydaje się najbardziej optymalnym wstrzymywanie się z zapłatą do czasu podjęcia decyzji przez ubezpieczyciela.

W przypadku uznania odpowiedzialności przez zakład ubezpieczeń, przewoźnik może liczyć na pokrycie szkody z polisy OCP bez angażowania swoich środków, w przypadku braku takiej odpowiedzialności (przewoźnika i jednocześnie ubezpieczyciela) – na wskazanie przesłanek pozwalających przewoźnikowi na obronę przed roszczeniami. ◀

**Kamil Krasuski**  
aplikant radcowski  
CDS Kancelaria Brokerska  
[www.cds-odszkodowania.pl](http://www.cds-odszkodowania.pl)