



Wybrane aspekty odpowiedzialności przewoźnika w Konwencji CMR – francuski punkt widzenia

autor: Iwona Jowik, adwokat przy Izbach Adwokackich w Paryżu i Warszawie, współnik kancelarii COPERNIC AVOCATS

Odpowiedzialność przewoźnika za powierzony ładunek w międzynarodowym transporcie towarów została uregulowana w Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie 19 maja 1956 r. (zwanej dalej Konwencją). Zasadą jest, iż przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zagięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem (art. 17 Konwencji). Wśród przyczyn pozwalających przewoźnikowi na uchylenie się od odpowiedzialności (określanych mianem przyczyn egzoneracyjnych) figurują okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec (art. 17.2). W praktyce we Francji interpretacja zaistnienia lub też nie tych okoliczności odbywa się według kryteriów siły wyższej.

Z drugiej strony, pełna odpowiedzialność przewoźnika ma miejsce, jeśli szkoda powstała z winy umyślnej przewoźnika (według terminologii używanej przez Konwencję jest to tzw. zły zamiar) lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem.

Siła wyższa

W ujęciu ogólnym siłę wyższą definiuje się jako zdarzenie niemoż-

liwe do przewidzenia i skutkom którego nie można zapobiec.

W orzecznictwie francuskich sądów najczęściej przyjmuje się zaistnienie siły wyższej w następujących przypadkach:

- wyjątkowe warunki atmosferyczne, wówczas kiedy są one nadzwyczajne dla pory roku oraz obszaru,
- działanie osoby trzeciej w odniesieniu do umowy przewozu,
- klęski żywiołowe.

Już w tym miejscu należy jednak zaznaczyć, że możliwość przyjęcia zaistnienia siły wyższej w konkretnym przypadku jest wnikliwie analizowana przez sędziów na podstawie okoliczności faktycznych zdarzenia. W konsekwencji nawet minimalne różnice w tychże okolicznościach faktycznych mogą przechylić szalę werdyktu na korzyść lub niekorzyść przewoźnika. Subtelność przyjmowanych rozwiązań bardzo dobrze uwidacznia przypadek kradzieży ładunku.

Siła wyższa a kradzież ładunku

Mając na uwadze, iż kradzież ładunków stały się zjawiskiem niemalże powszechnym, nie są one uznawane za zdarzenia niemożliwe do przewidzenia i, jako takie, zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności w oparciu o koncepcję siły wyższej.

Od powyższej zasady orzecznictwo sądów francuskich wypracowało jednak pewne wyjątki w sytuacji, kiedy:

- doszło do rozboju, a sprawca jest uzbrojony i organizuje zasadzkę na pojazd,
- kradzież została dokonana przez grupę zorganizowaną, podczas gdy pojazd parkował w uczęszczanym miejscu.

Przykładem praktycznego zastosowania drugiego spośród wskazanych powyżej wyjątków stanowi niedawny wyrok Sądu Apelacyjnego w Amiens. Nasz klient, polski przewoźnik, wykonywał transport na linii Polska–Francja. Po przybyciu na miejsce rozładunku i stwierdzeniu, iż magazyny są już zamknięte, kierowca zaparkował przed bramą wjazdową, gdzie znajdował się już inny samochód oczekujący na rozładunek. W nocy do kabiny wdarło się czterech zamaskowanych mężczyzn, którzy zaatakowali kierowcę, który bronił się przez chwilę, do momentu, kiedy napastnicy zagrozili mu bronią palną. Kierowca został skuty kajdankami, a ładunek bezpowrotnie zniknął. Nadawca otrzymał odszkodowanie od ubezpieczyciela, a ten z kolei wystąpił z regresem przeciwko polskiemu przewoźnikowi.

Analizując materiał dowodowy przedstawiony w sprawie Sąd Apelacyjny stwierdził, w pierwszej kolejności, iż napastnicy byli wyjątkowo dobrze zorganizowani. Następnie, wobec twierdzeń ubezpieczyciela o informowaniu wszystkich przewoźników o niebezpieczeństwach

związanych z parkowaniem w okolicy magazynu, sąd uznał tą okoliczność za nieudowodnioną, tym bardziej, że ciężarówka polskiego przewoźnika nie była jedyną, która oczekiwała w tym miejscu na rozładunek. Na zakończenie sąd odniósł się pozytywnie do argumentów przedstawionych w interesie polskiego przewoźnika, zmierzających do wykazania, iż miejsce, w którym samochód oczekiwał na rozładunek, nie mogło być uważane za wyjątkowo niebezpieczne, skoro magazyny nie posiadały ochrony, ani nawet kamer wideo.

W konsekwencji Sąd Apelacyjny uznał, że dokonany napad można zakwalifikować jako zdarzenie siły wyższej i, co za tym idzie, polski przewoźnik został zwolniony od odpowiedzialności. Niemniej jednak cytowany wyrok stanowi doskonały przykład tego, jak szczegółowej analizy każdej sytuacji dokonuje sędzia i jednocześnie, jak płynna jest granica pomiędzy stwierdzeniem i odrzuceniem zaistnienia siły wyższej w konkretnej sytuacji.

Siła wyższa a kradzież ładunku pod pozorem kontroli drogowej

Wyjątkowo interesująco przedstawia się zagadnienie utraty przesyłki na skutek rozboju połączonego z zatrzymaniem samochodu pod pozorem kontroli policyjnej. Zasadnicze pytanie, jakie można sobie zadać w tej sytuacji brzmi: czy okoliczność zatrzymania się na sygnał „fałszywego” policjanta, które skutkuje kradzieżą ładunku, stanowi przypadek siły wyższej? W orzecznictwie sądów francuskich pytanie to znajduje, co do zasady, odpowiedź pozytywną.

Dla porównania – w Polsce Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 13 grudnia 2007 r. stwierdził, iż utrata przesyłki na skutek rozboju połączonego z zatrzymaniem sa-

mochodu ciężarowego pod pozorem policyjnej kontroli drogowej nie jest wynikiem działania siły wyższej.

W uzasadnieniu Sąd Najwyższy wskazał na okoliczność, iż: „siła wyższa może być uznana za przesłankę zwalniającą przewoźnika od odpowiedzialności tylko wtedy, gdy nie poprzedził jej przyczyniający się do powstania szkody czynnik z zakresu wewnętrznego funkcjonowania przedsiębiorstwa przewozowego”. Rozbój dokonany przez przebranych za policjantów przestępców zaliczony więc został do sfery objętej ryzykiem przewoźnika.

Co jest równoznaczne ze „złym zamiarem” w prawie francuskim?

Tak jak zostało zaznaczone na wstępie – przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność za powierzony mu ładunek, jeżeli szkoda powstała wskutek jego złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem (art. 29 Konwencji).

Zły zamiar (dol) jest to wina umyślna, tj. świadome i dobrowolne działanie lub zaniechanie obliczone na wyrządzenie szkody drugiemu. Co do niedbalstwa, które we Francji jest uważane za równoznaczne ze złym zamiarem, należy wskazać na istotną i korzystną dla przewoźników zmianę dokonaną ustawą nr 2009-1503 z dnia 8 grudnia 2009 r. o organizacji i regulacji transportu kolejowego, zawierającą różne przepisy dotyczące transportu (określana mianem ustawy ORTF).

Do wejścia w życie ustawy z 8 grudnia 2009 r. (z dniem publikacji, czyli 9 grudnia 2009 r.), sądy francuskie uważały za równoznaczne ze złym zamiarem „ciężkie niedbalstwo” (*faute lourde*), które było definiowane jako: *Niezwykle poważne niedbalstwo wykazujące niezdolność*

przewoźnika, jedynie odpowiedzialnego za podejmowane przez siebie działania, do wykonania powierzonych mu umową zlecenia.

Poczynając od 9 grudnia 2009 r., zgodnie z nowym artykułem L. 133-8 Kodeksu handlowego, jedynie „niewybaczalne niedbalstwo” (*faute inexcusable*) powoduje, że niemożliwym staje się wyłączenie lub ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika. Co istotne, postanowienia umów przewozu, zmierzające do omińnięcia tego przepisu, są nieważne. Definicja niewybaczalnego niedbalstwa zawarta w art. L.133-8 Kodeksu handlowego wskazuje, iż mamy tutaj do czynienia z: *Rozmyślnym niedbalstwem, które zakłada istnienie świadomości prawdopodobieństwa powstania szkody i jej lekkomyślną akceptację bez ważnego powodu.*

Pojęcie „ciężkiego niedbalstwa” w orzecznictwie sądów francuskich

W stanie prawnym sprzed 9 grudnia 2009 r. orzecznictwo sądów wypracowało pewne kryteria, według których oceniano, czy przewoźnik dopuścił się „ciężkiego niedbalstwa”. W przypadku kradzieży ładunku pozytywnymi przesłankami były:

- wiedza przewoźnika na temat wartości lub rodzaju ładunku oraz
- postój w miejscu uznanym za niebezpieczne, odosobnione, w porze nocnej, pojazdem krytym plandeką.

Niemniej jednak wnikliwa analiza orzeczeń sądów wskazuje na istotne rozbieżności co do pojęcia ciężkiego niedbalstwa. W ten oto sposób ciężkie niedbalstwo przewoźnika zostało stwierdzone dla przykładu w sytuacji, w której pojazd zatrzymał się na ulicy, w godzinach dużego natężenia ruchu, a kierowca był nieobecny przez 3 minuty. W innym orzeczeniu zostało

przyjęte domniemanie, że przewoźnik zna wartość ładunku, a istnienie ciężkiego niedbalstwa ocenia się na podstawie doniosłości szkody.

Bardziej jednolite jest natomiast orzecznictwo dotyczące wypadków drogowych. Przykłady z decyzji, które zapadły w ostatnim czasie wskazują, iż dopuszcza się ciężkiego niedbalstwa kierowca, który prowadzi pojazd ze zbyt dużą prędkością, pochyla się, aby włączyć radio i traci panowanie nad pojazdem. Dla porównania – nie stwierdzono ciężkiego niedbalstwa w przypadku kierowcy, który zasnął za kierownicą i uderzył w barierę bezpieczeństwa.

A co z „niewybaczalnym niedbalstwem”?

Stwierdzenie istnienia po stronie przewoźnika niewybaczalnego niedbalstwa wymaga udowodnienia jednoczesnego spełnienia czterech warunków:

- niedbalstwo powinno być rozmyślne i, co za tym idzie, nie wynikać ze zwykłej nieuwagi, ale ze świadomej decyzji (w uproszeniu może to być np.: *„nie mam ochoty jechać na parking oddalony o kilka kilometrów i zostawiam pojazd w MOP-ie przy autostradzie, poczym – nie warto zamykać samochodu – idę zobaczyć znajomego”*),
- świadomość przewoźnika prawdopodobieństwa wyrządzenia szkody nie jest oceniana abstrakcyjnie (zachowanie się jak dobry profesjonalista), ale konkretnie, według okoliczności danego przypadku. Przewoźnik powinien mieć rzeczywiste świadomość przedsiębranego ryzyka (w uproszeniu może to być np.: *„wiem, że miejsce jest rzadko odwiedzane i że kradzieże są częste”*),
- akceptacja ryzyka musi być lekkomyślna (w uproszeniu może to być np.: *„zobaczy się”*),
- nie istnieje ważny powód, dla któ-

rego przewoźnik akceptuje ryzyko (którym mogłaby być dla przykładu chęć przestrzegania przepisów prawa pracy).

Dla porównania – w ramach systemu ciężkiego niedbalstwa w orzecznictwie przyjmowano, że konieczność postoju podyktowana przepisami o czasie pracy kierowców była okolicznością obojętną dla stwierdzenia ciężkiego niedbalstwa.

Niewybaczalne niedbalstwo, którego dopuścić się miał przewoźnik, musi zostać udowodnione przez powoda. Nie obowiązują więc w tym zakresie domniemania obciążające ciężarem dowodu przewoźnika. Warto również pamiętać, iż niewybaczalne niedbalstwo jest ryzykiem, od którego można się ubezpieczyć.

Wreszcie przepis art. L. 133-8 Kodeksu handlowego ma charakter bezwzględnie obowiązujący i, w konsekwencji, nie jest możliwe, aby nadawca „powrócił” w umowie do systemu ciężkiego niedbalstwa.

Uwagi końcowe

Warto pamiętać, iż praktyka prawa francuskiego do problematyki siły wyższej zwalniającej przewoźnika od odpowiedzialności odnosi się inaczej niż ma to miejsce w Polsce. Przyjmowane we Francji rozwiązania są korzystniejsze dla przewoźnika. W zakresie okoliczności uzasadniających pełną odpowiedzialność przewoźnika za powierzony ładunek, ustawa z 8 grudnia 2009 r. podniosła stopień winy przewoźnika uzasadniający ponoszenie takiej odpowiedzialności. Można więc stwierdzić, że problematyka odpowiedzialności przewoźnika stanowi kolejny, po rozszczeniu bezpośrednim opisanym w listopadowo-grudniowym wydaniu „Przewoźnika”, przykład uprzywilejowania interesów przewoźników w prawie francuskim.

W związku z dużym zainteresowaniem otwieramy dodatkową możliwość prenumeraty „Przewoźnika”.

Dlaczego warto zamówić prenumeratę?

- gwarantujemy stałą cenę w trakcie trwania prenumeraty
- pokrywamy koszty przesyłki krajowej pocztowej zwykłej
- prenumeratę można rozpocząć od dowolnego wskazanego numeru (najkrótszy okres, na który można złożyć zamówienie to 6 miesięcy (3 numery))

Formularz zamówienia znajduje się na stronie internetowej

www.przewoznik.zmpd.pl

Zapraszamy