

STAN TECHNICZNY ŚRODKA TRANSPORTOWEGO JAKO PRZYCZYNA SZKODY TRANSPORTOWEJ

DATA PRZEŚŁANIA: 20.09.2017 | DATA AKCEPTACJI: 15.10.2017 | KODY JEL: K12, K22

Dorota Ambroźuk, Krzysztof Wesołowski

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński
dorota.ambrozuk@wzieu.pl, krzysztof.wesolowski@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Autorzy omawiają zagadnienie możliwości uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności za szkody spowodowane wadą lub awarią środka transportowego. Analiza przepisów międzynarodowych i krajowych prowadzi do wniosku, że stan pojazdu, jako samoistna przyczyna szkody, objęty jest zakresem odpowiedzialności przewoźnika we wszystkich analizowanych aktach prawnych. Przewoźnik nie może powoływać się na niego, nawet jeśli został spowodowany przez osobę trzecią, niebiorącą udziału w wykonywaniu zobowiązania. Wyjątek zawiera konwencja CMR, która może być interpretowana w taki sposób, że przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności za wady lub awarie urządzeń chłodniczych zainstalowanych na pojeździe, jeśli udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki związane z wyborem, utrzymaniem i użyciem tych urządzeń oraz że zastosował się do specjalnych, udzielonych mu instrukcji. Przewoźnik każdej gałęzi transportu może się uwolnić od odpowiedzialności, jeśli wykaże, że wada lub awaria pojazdu spowodowane zostały z winy nadawcy.

SŁOWA KLUCZOWE

umowa przewozu, odpowiedzialność przewoźnika, stan techniczny pojazdów

WPROWADZENIE

Częstą przyczyną szkód w przewożonych przesyłkach, a także szkód wynikających z opóźnienia w przewozie, jest stan techniczny środków transportu (wady lub awarie powstałe w czasie przewozu). Przewoźnicy traktują te okoliczności jako od nich niezależne i zwalniające ich od poniesienia odpowiedzialności. Dochodzi na tym tle do sporów, zwłaszcza że przepisy obowiązujące w poszczególnych gałęziach transportu w zróżnicowany sposób odnoszą się do takich przyczyn. Niezależnie od tego zróżnicowania występują problemy interpretacyjne, dotyczące poszczególnych aktów prawnych. Celem artykułu jest analiza porównawcza przyjętych rozwiązań oraz próba rozstrzygnięcia zagadnień spornych.

Analiza zagadnienia przeprowadzona zostanie na podstawie przepisów obowiązujących w konwencjach międzynarodowych, regulujących umowę przewozu w poszczególnych gałęziach transportu, i w prawie krajowym (przede wszystkim ustawy z 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 915 ze zm., dalej powoływana jako pr. przew.). Niewątpliwie problem występuje z największą częstotliwością w transporcie samochodowym, stąd też szczególna uwaga zostanie skoncentrowana na tej gałęzi przewozów. W innych gałęziach kwestia występuje o wiele rzadziej, głównie dzięki bardziej rygorystycznym procedurom serwisowym (transport lotniczy) oraz istnieniu zewnętrznych, w stosunku do samych pojazdów, środków zapobiegających szkodom, wynikającym z ich wad lub awarii (chodzi zwłaszcza o transport kolejowy).

MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT SAMOCHODOWY

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r., nr 49, poz. 238 ze zm., zwana dalej CMR), regulując umowę międzynarodowego przewozu drogowego towarów, normuje odpowiedzialność przewoźnika za szkody w przesyłce i opóźnienie w przewozie w art. 17 i 18. Na gruncie jej postanowień przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności wyłącznie w ściśle określonych sytuacjach, przy czym ciężar dowodu na okoliczność przyczyny szkody spoczywa na przewoźniku. Konwencja wymienia dwie grupy przyczyn zwalniających, tzw. przyczyny ogólne (art. 17 ust. 2), mające zastosowanie zarówno do szkód w substancji przesyłki, jak i opóźnienia w przewozie, oraz przyczyny szczególne, zwane też uprzywilejowanymi (art. 17 ust. 3), mogące mieć zastosowanie w przypadku szkód w substancji towaru. Obrona przewoźnika przed roszczeniami związanymi z drugim rodzajem przyczyn jest łatwiejsza, ponieważ przewoźnik nie musi udowadniać, że szkoda rzeczywiście została spowodowana przez jedną z tych przyczyn. Wystarczy tu bowiem wykazanie możliwości powstania szkody wskutek jednej z nich (uprawdopodobnienie związku przyczynowego pomiędzy powoływaną przyczyną zwalniającą a szkodą). W przypadku wykazania takiej możliwości konwencja nakazuje bowiem domniemywać, że szkoda rzeczywiście zaistniała na skutek tej przyczyny (art. 18 ust. 2).

Żadna z wymienionych przyczyn ogólnych nie odnosi się wprost do stanu pojazdu. Wady i awarie pojazdu formalnie mogłyby się mieścić w przyczynie zwalniającej sformułowanej jako „okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec”. Konwencja CMR wprost jednak odnosi się do omawianej problematyki w postanowieniu art. 17 ust. 3 CMR, który stanowi, że przewoźnik nie może powoływać się w celu zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której najął pojazd (w polskim oficjalnym tłumaczeniu mowa o osobie, u której pojazd wynajął, co jest oczywistym błędem).

Przytoczony przepis budzi wątpliwości. Przewoźnik może korzystać z cudzego pojazdu na podstawie innego niż najem stosunku prawnego. Przepis musi być niewątpliwie rozumiany w taki sposób, że dotyczy on, oprócz wynajmującego, także zachowań innych osób, od których, na podstawie stosownej umowy, przewoźnik uzyskał pojazd (oddających w użyczenie, leasingodawców itp.). Myląca jest też część stanowiąca o winie wynajmującego i jego pracowników. Bliższa analiza przepisu prowadzi do konstatacji, że ta jego część ma w istocie deklaracyjny charakter. Gdyby jej nie było, przewoźnik i tak nie mógłby powoływać się na czyny wymienionych osób i to niezależ-

nie od tego, czy osoby te byłyby objęte dyspozycją postanowienia art. 3 CMR (określającego krąg osób, za których działania przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne), czy też traktowane byłyby jako osoby trzecie (konwencja CMR nie zawiera postanowienia wyłączonej odpowiedzialności przewoźnika za działania i zaniechania osób trzecich). Przepis art. 17 ust. 3 CMR musi być zatem rozumiany w taki sposób, że wady i awarie pojazdu, będące przyczyną szkody, nie stanowią okoliczności zwalniającej przewoźnika od odpowiedzialności za szkody w przesyłce i opóźnienie, choćby były tego rodzaju, że przewoźnik nie mógł ich uniknąć ani też zapobiec ich skutkom (por. Loewe, 1976, s. 364; Clarke, 2009, s. 243–246; Donald, 1981, s. 55; Piekarczyk, 1977, s. 55; Stec, 1993, s. 136). Przepis art. 17 ust. 3 CMR stanowi zatem w tym zakresie *lex specialis* w stosunku do art. 17 ust. 2 CMR, przewidującego okoliczności zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności za szkody w przesyłce i opóźnienie w przewozie.

Niewątpliwie przepis art. 17 ust. 3 CMR dotyczy zarówno takiej sytuacji, gdy wada czy awaria pojazdu lub jego części jest bezpośrednią przyczyną szkody (np. podstawienie zanieczyszczonej cysterny, powodujące zepsucie przesyłki; por. wyrok holenderskiego Hoge Raad z 15 kwietnia 1994 r., „Nederlandse Jurisprudentie” (dalej NJ) 1995, nr 114, w którym sąd uznał odpowiedzialność przewoźnika na podstawie art. 17 ust. 3 CMR za zniszczenie przewożonych chemikaliów w brudnej cysternie, odrzucając argumentację przewoźnika o dokonanej przez nadawcę inspekcji), jak i takich, w których wada czy awaria wywołuje dalsze zdarzenia (np. wypadek drogowy, pożar; por. wyrok Cour de Cassation z 17 grudnia 1996 r., „Bulletin des Transport et de Logistique” 1997, nr 2688, s. 19), które doprowadzają do powstania szkody w przesyłce. Konwencja CMR nie przewiduje wprost żadnych możliwości ekscpekcji od odpowiedzialności za szkody spowodowane stanem pojazdu. Stąd też w literaturze mówi się niekiedy o odpowiedzialności absolutnej (tak Stec, 1993, s. 134–137). Takie ujęcie zagadnienia jest uzasadnione, z jednak z pewnym zastrzeżeniem.

Przepis art. 17 ust. 3 CMR uniemożliwiający ekscpepcję w oparciu o powołanie się na wady pojazdu nie wyłącza możliwości powoływania się na inne przesłanki zwalniające w celu udowodnienia, że awaria pojazdu, będąca bezpośrednią przyczyną szkody, spowodowana została okolicznościami, za które – w myśl CMR – przewoźnik nie odpowiada. Brak jest jakichkolwiek racji, które przemawiałyby za obciążeniem przewoźnika odpowiedzialnością, w przypadku gdy stan pojazdu spowodowany jest np. zawinionym działaniem osoby uprawnionej (por. wyrok belgijskiego Cour d'Appel de Mons z 4 marca 2002, „Journal des Tribunaux” 2003, s. 159–160). Podobnie brak jest argumentów przemawiających za odmową powoływania się przez przewoźnika na zewnętrzne w stosunku do pojazdu zdarzenie, którego nie można było uniknąć ani też zapobiec jego skutkom, wskutek którego doszło do uszkodzenia pojazdu (np. rozerwanie ogumienia, a w dalszej konsekwencji – do szkody w substancji przewożonego towaru; por. stanowisko wyrażone przez Obersten Gerichtshof w wyroku z 10 lipca 1991 r., „European Transport Law” (dalej ETL) 1992, 833, zgodnie z którym, jeżeli szkoda powstanie wskutek pęknięcia opony, przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności, zgodnie z art. 17 ust. 2 CMR, jeżeli udowodni, że pęknięcie opony nastąpiło wskutek wyjątkowych, zewnętrznych i nieuniknionych okoliczności, za które nie odpowiada). Odrzucić należy zatem pogląd, że wystarczająca jest należyta staranność przewoźnika w zakresie kontroli i konserwacji ogumienia pojazdu (zob. orzeczenie Gerechtshof Amsterdam z 21 października 1965 r., ETL 1966, 305 oraz Arrondissementsrechtbank Rotterdam z 21 stycznia 1969 r., ETL 1970, 998; por. także wyrok Cour d'Appel d'Anvers z 19 października 2009 r., ETL 2010, 426–440, w którym sąd stwierdził, że przebicie opony jest wadą pojazdu w rozumieniu art. 17 ust. 3 CMR,

oraz stanowisko Sądu Najwyższego zawarte w wyroku z 17 listopada 1998 r., III CKN 23/98, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Cywilna” 1999, 4, 85 z glosą K. Wesołowskiego, „Radca Prawny” 2000, 3, 123). Kwalifikacja odpowiedzialności z art. 17 ust. 3 CMR jako odpowiedzialności absolutnej nie prowadzi zatem do zaprzeczenia możliwości powołania się przez przewoźnika na zewnętrzne okoliczności nieuniknione i przemożne (art. 17 ust. 2 CMR), będące pierwotną przyczyną szkody (por. Stec, 1993, s. 136–137; Clarke, 2009, s. 244–245). Zastrzeżenie to powoduje, że nie wszyscy autorzy dopatrują się w omawianej regulacji odpowiedzialności absolutnej. Nie ma jednak wątpliwości co do obiektywnego charakteru odpowiedzialności za sam stan pojazdu (por. Helm, 1966, s. 33; Heuer, 1975, s. 59).

W tej sytuacji istotę regulacji zawartej w postanowieniu art. 17 ust. 3 CMR można ująć w ten sposób, że surowość odpowiedzialności przewoźnika za szkody spowodowane stanem pojazdu nie polega na niemożliwości powoływania się przez przewoźnika na przesłanki zwalniające go od odpowiedzialności w ogóle, a jedynie na niemożliwości powoływania się na samą wadę lub awarię pojazdu czy na czyny wynajmującego i jego pracowników jako okoliczność dla niego nieuniknioną i przemożną.

Pozostałe ogólne przyczyny zwalniające (zlecenie osoby uprawnionej, niewywołane winą przewoźnika, wada własna towaru) nie mogą raczej powodować uszkodzenia pojazdu, mogą być natomiast współprzyczynami szkody (obok stanu pojazdu), co prowadziłyby do ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika na podstawie postanowienia art. 17 ust. 5 CMR (por. wyrok francuskiego Cour de Cassation z 22.02.1994, „Journal du Droit International” 1994, 1002, który dopuszcza współprzyczynienie się wady pojazdu do powstania szkody, przy czym pod pojęciem wady pojazdu sąd rozumie także sytuację polegającą na użyciu pojazdu niewystarczająco wyposażonego do danego rodzaju przewozu; por. też Clarke, 2009, s. 245). To samo dotyczy przyczyn zwalniających uprzywilejowanych. Z jedną z nich (naturalne właściwości towaru) wiąże się jednak omawiane zagadnienie.

Ogólnie przyjmuje się, że surowa odpowiedzialność przewoźnika dotyczy wszystkich części pojazdu, niezależnie od funkcji, jakie spełniają. Chodzi przy tym nie tylko o jego części składowe, które zapewniają sam ruch pojazdu, ale również inne funkcje, w szczególności zabezpieczenie towaru (por. wyrok Obersten Gerichtshof z 13 stycznia 2003 r., ETL 2004, 244, w którym sąd stwierdził, że konieczność szerokiego interpretowania zwrotu „wady pojazdu” nakazuje objęcie nim także brak pasów zabezpieczających towar, jeśli były wymagane w treści umowy). Nie ma znaczenia pomocniczy charakter danej części, materiał, z którego dana część jest wykonana, fakt, że wada miała charakter fabryczny, okoliczność, z jakimi trudnościami wiąże się wymiana danego podzespołu (Stec, 1993, s. 136).

Wyjątek stanowią urządzenia przeznaczone do utrzymywania temperatury i wilgotności powietrza, o których mowa w postanowieniu art. 18 ust. 3 CMR. Przepis ten przewiduje, że jeżeli przewóz wykonywany jest za pomocą pojazdu urządzonego specjalnie dla ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza, przewoźnik może powoływać się na dobrodziejstwa art. 17 ust. 4 lit. d) CMR (tj. przyczynę zwalniającą uprzywilejowaną, dotyczącą naturalnych właściwości niektórych towarów) jedynie wówczas, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia tych urządzeń oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone. Przytoczony przepis wskazuje na subiektywny charakter odpowiedzialności prze-

woźnika, który może uwolnić się od niej, przeprowadzając dowód podjęcia czynności, o których mowa w tym postanowieniu. Powstaje jednak pytanie, czy przepis ten ma zastosowanie do szkód powstałych wprawdzie na skutek naturalnych właściwości (np. gnicia) towaru, ale wyzwolonych wadą lub awarią urządzeń, o których mowa (w praktyce chodzi o wady agregatu chłodzącego), czy też tylko w takiej sytuacji, gdy towar zepsuł się w trakcie przewozu, pomimo niestwierdzonej wadliwości pracy tych urządzeń. Kwestia jest dyskusyjna i prezentowane są dwa różne poglądy. Można bronić stanowiska, że urządzenia, o których mowa, jako części składowe pojazdu, objęte są absolutną odpowiedzialnością przewoźnika, wskazaną w art. 17 ust. 3 CMR, a w konsekwencji – że przepis art. 18 ust. 4 CMR odnosi się wyłącznie do sytuacji, gdy szkoda w towarze występuje pomimo niestwierdzenia wadliwości urządzeń chłodzących (takie stanowisko zdaje się zajmować Stec, 1993, s. 124–126 oraz Szanciło, 2013, s. 276–277; por. też wyroki Tribunal de Commerce de Bruxelles z 27 lutego 1987 r. oraz Oberlandesgericht Hamburg z 6 listopada 1990 r., „Transportrecht” 1990, s. 375).

W literaturze zagranicznej występuje jednak zapatrywanie, że przepis art. 18 ust. 4 CMR stanowi *lex specialis* w stosunku do postanowienia art. 17 ust. 3 CMR (por. Clarke, 2009, s. 246–247; Chao, 1987, s. 114–115, gdzie przytoczone jest orzecznictwo idące w obu kierunkach, tj. również absolutnej odpowiedzialności przewoźnika za urządzenia chłodnicze. Autor odnosi się jednak do tego kierunku krytycznie. Podobne stanowisko występuje w literaturze niemieckojęzycznej: por. Thume, 2013, s. 440; Koller, 2013, s. 1060–1062; Jesser-Huß, 2009, s. 998–999). Oznacza to, że nawet jeśli szkoda wynikająca z naturalnych właściwości towaru spowodowana (wyzwolona) została źle funkcjonującym agregatem chłodniczym, przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności, wykazując, że spełnił wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach warunki dotyczące wyboru, utrzymania i użycia tych urządzeń oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone. W szczególności przewoźnik musi udowodnić, że regularnie i terminowo serwisował urządzenia w odpowiednich wyspecjalizowanych zakładach oraz że dokonywał wymiany części zamiennych podlegających zużyciu. Za takim rozstrzygnięciem omawianego problemu przemawia m.in. wykładnia językowa przepisu art. 18 ust. 4 CMR, stanowiącego także o wyborze i utrzymaniu (niezależnie od użycia) urządzeń, który byłby bezprzedmiotowy w sytuacji, gdyby u jego podstaw legło założenie, że ma on zastosowanie tylko w przypadku niewadliwej pracy tych urządzeń. Argument ten nie wydaje się jednak w pełni przekonujący. Wybór urządzenia o właściwych parametrach i jego utrzymanie może mieć znaczenie dla ewentualnego przyspieszenia naturalnych procesów zachodzących w przewożonych towarach, niezależnie od prawidłowej pracy takiego urządzenia. Ponadto przepis art. 18 ust. 4 CMR, podobnie jak inne postanowienia zawarte w tym artykule, określa wymogi dowodowe. Zakres odpowiedzialności przewoźnika i okoliczności od niej zwalniające są unormowane w art. 17 CMR. Wydaje się zatem, że istotą tego przepisu jest wyłącznie ukierunkowanie aktywności dowodowej przewoźnika, powołującego się na naturalne właściwości niektórych towarów przewożonych w samochodach-chłodniach, a nie dawanie mu dodatkowej ekscencji.

Pojawia się jednak problem, jaki jest stosunek wymogu w zakresie dowodu, o którym mowa w przepisie art. 18 ust. 4 CMR, do warunku określonego w postanowieniu art. 18 ust. 2 CMR. Chodzi o to, czy dowód przedsięwzięcia wszelkich obowiązujących przewoźnika środków co do wyboru, utrzymania i użycia urządzeń chłodniczych oraz zastosowania się do specjalnych instrukcji, ma charakter uzupełniający wobec uprawdopodobnienia związku przyczynowego pomiędzy na-

turalnymi właściwościami niektórych towarów a szkodą, czy też w istocie go zastępuje. Wykładnia językowa sugerowałaby, że pierwsza z supozycji jest właściwa. Stąd też w literaturze przedmiotu dowód, o którym mowa, postrzegany jest jako dowód uzupełniający (por. Stec, 1993, s. 134, który wymóg dowodu z art. 18 ust. 4 CMR określa jako wstępną przesłankę skorzystania z uprzywilejowanej przesłanki zwalniającej z art. 17 ust. 4 lit. d). Kwestia jest jednak bardziej złożona. Wydaje się bowiem, że dowód przedsięwzięcia wszelkich obowiązujących przewoźnika środków co do wyboru, utrzymania i użycia urządzeń oraz zastosowania się do specjalnych instrukcji, w sytuacji szkody w towarze łatwo psującym się może być poczytywany jako równoznaczny z uprawdopodobnieniem związku przyczynowego pomiędzy takimi właściwościami towaru a jego zepsuciem. Tak to zresztą jest najczęściej rozumiane w praktyce (por. wyroki włoskiego Corte di Cassazione z 2 października 2003 r., „Rivista di Diritto Internazionale Privato e Processuale” (dalej RDIPP) 2004, 1014–1020 oraz z 4 listopada 1993 r., RDIPP 1995, 167; francuskiego Cour de Cassation w wyroku z 15 lutego 1982 r., ETL 1983, 24–31; angielskiego Queen’s Bench Division w wyroku z 21 maja 1984 r., „Lloyd’s Law Reports” 1984, nr 2, s. 618–626, holenderskiego Arr.-Rechtbank ’s-Hertogenbosch 17 października 1975 r., NJ 1977, 226). Stąd też wydaje się, że właściwa relacja pomiędzy przepisami art. 18 ust. 2 CMR (wprowadzającego wymóg uprawdopodobnienia związku przyczynowego pomiędzy poszczególnymi okolicznościami uprzywilejowanymi a szkodą) i art. 18 ust. 4 CMR (przewidującego wymóg udowodnienia przedsięwzięcia wszelkich obowiązujących przewoźnika środków co do wyboru, utrzymania i użycia urządzeń chłodniczych oraz zastosowania się do specjalnych instrukcji) polega na zastąpieniu pierwszego z wymienionych wymogów drugim.

INNE KONWENCJE MIĘDZYNARODOWE

Pozostałe konwencje międzynarodowe regulujące umowę przewozu w poszczególnych gałęziach transportu nie odnoszą się wprost do wad czy awarii środka transportowego. W związku z tym ewentualna możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności musi być oceniana na podstawie przyczyn zwalniających, sformułowanych w sposób bardziej ogólny. Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9 maja 1980 r. (Dz.U. z 1985 r., nr 34, poz. 158), zmieniona Protokołem wileńskim z 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. z 2007 r., nr 100, poz. 674) – przy czym do przewozu towarów odnosi się załącznik B. Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM); dalej powoływane jako RU/CIM – zawiera katalog przyczyn ogólnych, sformułowany w sposób analogiczny, jak w konwencji CMR. Stąd też na gruncie tej konwencji zachowują walor uwagi wyrażone wyżej w odniesieniu do regulacji zawartej w CMR, wskazujące z jednej strony na niemożliwość powoływania się przez przewoźnika na winę osób trzecich (np. producentów taboru, zakładów naprawczych, przedsiębiorców utrzymujących infrastrukturę kolejową, dzierżawców czy najemców wagonów i lokomotyw), z drugiej zaś – na możliwość powołania się zarówno na „winę nadawcy lub odbiorcy”, jak i okoliczności nieuniknione i przemożne, jako pierwotną przyczynę szkody, powodującą awarię środka transportu, a w konsekwencji – szkodę w przesyłce czy opóźnienie w przewozie. Jednak w przeciwieństwie do CMR na gruncie RU/CIM wada czy awaria środka transportowego mogą być (przynajmniej teoretycznie) traktowane jako przyczyny, których przewoźnik kolejowy nie mógł uniknąć i których skutkom nie był w stanie zapobiec. Decyduje o tym brak normy analogicznej do postanowienia art. 17 ust. 3 CMR. Zwrot

ten musi być jednak traktowany w sposób wąski. Chodzi bowiem o niemożliwość uniknięcia przyczyny i zapobieżenia samej szkodzie przez przewoźnika działającego z najwyższą starannością. O takim sposobie interpretacji decyduje m.in. wykładnia historyczna. Wskazywana przyczyna zwalniająca pojawiła się bowiem w konwencjach międzynarodowych na skutek rezygnacji z pojęcia siła wyższa, występującego w pierwotnych wersjach CIM, które budziło jednak rozbieżności interpretacyjne, głównie związane z wymogiem zewnętrżności zdarzenia (zob. Wesołowski, 2013, s. 321–324).

W porównaniu do CMR, RU/CIM nie zawierają także postanowienia nakazującego przewoźnikowi, powołującemu się na właściwości niektórych towarów jako przyczynę szkody (art. 23 § 3 lit. 3 RU/CIM), w przypadku przewozu ich w wagonach – chłodniach, udowodnienia, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia urządzeń przeznaczonych do ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone. Wydawałoby się zatem, że sytuacja przewoźnika kolejowego jest w związku z tym korzystniejsza. Jeśli jednak wymóg uprawdopodobnienia związku przyczynowego pomiędzy naturalnymi właściwościami niektórych towarów a szkodą rozumieć tak, jak to zostało przedstawione wyżej, praktyczne konsekwencje braku takiego przepisu są niezauważalne. Ponadto nie powinno być wątpliwości, że przewoźnik kolejowy nie może powoływać się na właściwości towarów, jeśli nastąpiła awaria agregatów chłodzących, także w przypadku udowodnienia przedsięwzięcia czynności, o których wyżej mowa.

Inaczej kwestię możliwości uwolnienia się od odpowiedzialności za stan środka transportowego (samolotu) oceniać należy w świetle konwencji montrealskiej, tj. Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r., nr 37, poz. 235). Odrębnie unormowano tu odpowiedzialność za szkody w przesyłce i za opóźnienie w przewozie. W przypadku zniszczenia, zaginięcia i uszkodzenia towaru konwencja montrealaska przewiduje cztery przyczyny zwalniające, z których żadna, z natury swojej, nie może obejmować wad i awarii samolotu (art. 18 ust. 2). Ponieważ i ta konwencja nie przewiduje „winy osoby trzeciej” jako przyczyny zwalniającej, przewoźnik nie może uwolnić się od odpowiedzialności, powołując się na wady czy awarie samolotu, nawet jeśli spowodowane one zostały przez osoby trzecie. Jedynie w sytuacji, gdy przewoźnik udowodni, że awaria spowodowana została niewłaściwym działaniem osoby dochodzącej roszczeń lub osoby, od której wywodzi ona swoje prawa (art. 20), byłby wolny od odpowiedzialności.

Natomiast w przypadku opóźnienia w przewozie towarów przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności, jeśli udowodni, że on sam i osoby za niego działające podjęli wszelkie środki, jakich można było rozsądnie oczekiwać w celu uniknięcia szkody, albo że podjęcie takich środków było dla nich niemożliwe (art. 19). Przytoczona formuła stanowi zmodyfikowaną przyczynę zwalniającą, znaną wcześniej Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 12 października 1929 r. (Dz.U. z 1933 r., nr 8, poz. 49), zmienionej Protokołem haskim z 28 września 1955 r. (Dz.U. z 1963 r., nr 33, poz. 189), uzupełnionej Konwencją o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny z 18 września 1961 r. (Dz.U. z 1965 r., nr 25, poz. 167). Zmiana polegała na zastąpieniu dowodu podjęcia „wszelkich niezbędnych środków” dowodem podjęcia „środków, jakich można było rozsądnie oczekiwać”. Odczyty-

wana jest jako korzystna dla przewoźnika (por. Konert, 2010, s. 203). Wydaje się, że przy takim ujęciu przyczyny zwalniającej przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności także w przypadku wad i awarii samolotu, pod warunkiem udowodnienia podjęcia środków, o których mowa. Na poparcie tej tezy wskazać należy, że Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w jednym ze swoich orzeczeń (wyrok Trybunału z 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07, *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771) dopuścił możliwość uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności ze względu na problemy techniczne, także na gruncie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46, s. 1), które jako przyczynę zwalniającą wskazuje „nadzwyczajne okoliczności”. Zakres tej przyczyny zwalniającej jest węższy niż przyczyny wynikającej z art. 19 konwencji montrealskiej.

PRZEPISY KRAJOWE

Umowa przewozu w prawie krajowym unormowana jest przepisami kodeksu cywilnego oraz przepisami szczególnymi. Przepisy kodeksu cywilnego (ustawa z 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, tekst jedn. Dz.U. z 2017 r., poz. 459 ze zm.) w części dot. umowy przewozu (art. 774–793 k.c.) nie zawierają postanowień szczególnych, odnoszących się do zasady odpowiedzialności przewoźnika, a co za tym idzie – odpowiedzialność przewoźnika, do którego miałyby bezpośrednie zastosowanie przepisy kodeksu cywilnego, opierałaby się na ogólnych zasadach odpowiedzialności kontraktowej (art. 471 i n. k.c.). O ile strony nie umówią się inaczej, dłużnik (przewoźnik) może uwolnić się od odpowiedzialności, jeśli udowodni, że do szkody doszło pomimo dołożenia przez niego należytej staranności (art. 472 k.c.). Takie ukształtowanie odpowiedzialności powoduje, że przewoźnik mógłby uwolnić się od odpowiedzialności za szkody spowodowane stanem pojazdu, jeśli wykazałby, że z należytą starannością dbał o stan pojazdu, dokonywał terminowych przeglądów, wymian części i materiałów podlegających zużyciu w trakcie eksploatacji. Obecnie jednak zastosowanie tych przepisów do odpowiedzialności przewoźnika jest znikome (przynajmniej w zakresie odpowiedzialności za szkody w przewożonych przesyłkach i opóźnienie w przewozie). Przepisy te bowiem mają zastosowanie wyłącznie do przewozów, w odniesieniu do których nie zostały wydane postanowienia szczególne. W praktyce chodzi wyłącznie o transport przy użyciu zwierząt lub mięśni ludzkich. W odniesieniu do pozostałych gałęzi transportu w prawie krajowym obowiązują przepisy szczególne, a przepisy kodeksu cywilnego stosowane są posiłkowo, tj. do kwestii nieuregulowanych w tych przepisach szczególnych.

Wśród przepisów szczególnych na pierwszy plan wysuwają się postanowienia pr. przew. Usta-
wa ta ma zastosowanie do przewozów we wszystkich gałęziach transportu za wyjątkiem przewo-
zów lotniczych, morskich i konnych (art. 1 ust. 1). Pr. przew. nie jest również stosowane w przy-
padku przewozów pocztowych, gdyż te reguluje odrębna ustawa. Odpowiedzialność za szkody
w przesyłce i opóźnienie w przewozie ukształtowana została w ww. ustawie na zasadzie ryzyka.
Sama konstrukcja przepisów dotyczących odpowiedzialności jest taka sama jak w przypadku CMR
i RU/CIM (ogólne i uprzywilejowane przyczyny zwalniające – art. 65 ust. 2 i 3), choć występu-
ją różnice w sposobie sformułowania tych przyczyn. Podobnie jak to ma miejsce w RU/CIM, pr.

przew. nie odnosi się wprost do stanu pojazdu jako przyczyny szkody. Wśród przyczyn zwalniających ustawa nie wymienia także „winy osoby trzeciej”. Oznacza to, że przewoźnik nie może powoływać się na wady czy awarie pojazdu, nawet jeśli zostały spowodowane działaniami osób trzecich (np. wadą fabryczną pojazdu lub jego poszczególnych części, niewłaściwym wykonaniem naprawy w warsztacie). Wady czy awarie pojazdu pozostają zatem w zakresie przyczyn, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność.

W porównaniu do ww. konwencji międzynarodowych pr. przew. zamiast przyczyny zwalniającej w postaci okoliczności nieuniknionych i przemożnych przewiduje wyjątek w postaci siły wyższej. Pojęcie to nie jest zdefiniowane w treści obowiązującego w Polsce prawa, stąd też istnieje niekiedy tendencja do rozumienia tego pojęcia w sposób potoczny, jako okoliczności niezależnych od przewoźnika. W tym jednak przypadku słuszną skądinąd dyrektywa, aby używane w prawie pojęcia, w związku z brakiem odmiennych definicji legalnych, były rozumiane tak, jak w języku potocznym, nie ma zastosowania. Pojęcie siły wyższej ma bowiem ukształtowane w nauce prawa i orzecznictwie znaczenie, które wyklucza z jego zakresu wady i awarie pojazdu. Nie wchodząc w szczegóły i nie omawiając poszczególnych znamion siły wyższej, wspomnieć należy o cesze zewnętrzności zdarzenia, powszechnie przyjmowanej w polskiej doktrynie i orzecznictwie (por. Ambrożuk, Wesołowski, 2007, s. 125–137 i podana tam literatura). Siłą wyższą mogą być zatem wyłącznie takie zdarzenia, które nie tylko są nieuniknione i przemożne, ale także zewnętrzne w stosunku do przedsiębiorstwa dłużnika. Wada czy awaria pojazdu tej cechy nie spełniają. Oczywiście nie można wykluczyć sytuacji polegającej na tym, że zdarzenie noszące znamiona siły wyższej powoduje awarię pojazdu, która jest bezpośrednią przyczyną szkody. Biorąc jednak pod uwagę bardzo rygorystyczne podejście do tego pojęcia w orzecznictwie, jest to raczej możliwość czysto teoretyczna.

Podobnie jak na gruncie CMR i RU/CIM, także i w prawie wewnętrznym przewoźnik zwolniony zostanie z odpowiedzialności, jeśli udowodni, że awaria pojazdu powstała wskutek działania nadawcy lub (zupełnie sporadycznie) odbiorcy. Pr. przew. ujmuje zresztą tę przyczynę zwalniającą szerzej, stanowiąc o okolicznościach leżących po stronie tych osób, a nie o ich winie. Różnica wobec procesu tzw. obiektywizacji winy w obrocie gospodarczym nie wywiera większych skutków w praktyce.

Jeśli chodzi o rozwiązania obowiązujące w krajowym prawie lotniczym, nie różnią się one od tych, które wynikają z konwencji montrealskiej. Ustawa z 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r., poz. 959 ze zm., dalej pr. lot.) odsyła bowiem w zakresie regulacji odpowiedzialności przewoźnika do konwencji międzynarodowych (art. 208 ust. 1 i 2).

PODSUMOWANIE

Dokonany przegląd rozwiązań obowiązujących w międzynarodowym i krajowym prawie przewoźnym, pomimo odmienności szczegółowych rozwiązań, pozwala na pewne uogólnienia. Wady i awarie środka transportowego nie stanowią odrębnej przyczyny zwalniającej przewoźnika od odpowiedzialności, nawet w sytuacji, gdy spowodowane zostały przez osoby trzecie, niebiorące udziału w wykonywaniu zobowiązania. Przewoźnik może powoływać się na wadę lub awarię środka transportowego wyłącznie w sytuacji, gdy jest ona spowodowana winą nadawcy (na gruncie pr.

przew. – okolicznościami leżącymi po stronie tych osób). Omawiane przyczyny szkody nie mieszczą się w zakresie przyczyny zwalniającej, jaką jest siła wyższa (znanej prawu polskiemu) Teoretycznie nie można wykluczyć, że wada lub awaria, będąca samoistną przyczyną szkody, mogłaby wyczerpywać znamiona okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec, znanej konwencjom CMR i RU/CIM. W międzynarodowym prawie lotniczym powoływanie się na wady lub awarie samolotu, jako samoistną przyczynę szkody, możliwe jest z kolei w przypadku opóźnienia w przewozie towarów, poprzez dowód podjęcia środków, jakich można było rozsądnie oczekiwać, aby zapobiec szkodzie. Z praktycznego punktu widzenia możliwości ekscencji na podstawie tych przepisów są bardzo wąskie. Wymogi odnoszące się do ww. okoliczności zwalniających muszą być interpretowane w sposób rygorystyczny (z uwzględnieniem miernika w postaci szczególnej staranności). Ponadto na gruncie CMR obowiązuje norma wprost uniemożliwiająca powoływanie się na stan pojazdu, co uniemożliwia kwalifikację wady lub awarii jako ww. okoliczności.

W przypadku międzynarodowych przewozów samochodowych występuje wykładnia art. 18 ust. 4 CMR pozwalająca na zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności za szkody wynikające z naturalnych właściwości niektórych towarów przewożonych w chłodniach, jeśli przewoźnik udowodnił, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia urządzeń chłodniczych, oraz że zastosował się do specjalnych, udzielonych mu instrukcji. Wykładnia taka nie jest jednak powszechnie przyjmowana.

Biorąc pod uwagę powyższe, nie jest zasadne wprowadzanie do regulacji umowy przewozu w prawie krajowym odrębnej przyczyny zwalniającej w postaci niezawinionej przez przewoźnika wady pojazdu. Wydaje się jednak, że zastąpienie ekscencji siły wyższej formułą opisową, znaną konwencjom CMR i RU/CIM, w postaci okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec, dawałoby przewoźnikom pewne możliwości uwolnienia się od odpowiedzialności także w przypadku wystąpienia wady pojazdu, spełniającej cechy nieuniknioności i przemożności.

LITERATURA

- Ambrożuk, D., Wesolowski, K. (2007). Siła wyższa jako przesłanka zwalniająca przewoźnika od odpowiedzialności za stan przesyłki. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 423, *Problemy Transportu i Logistyki*, 3, 125–137.
- Chao, A. (1987). Carriage at Controlled Temperatures (Art. 18.4). W: J. Theunis (red.), *International Carriage of Goods by Road* (s. 113–144). London, New York, Hamburg, Hong Kong: Lloyd's of London Press Ltd.
- Clarke, M.A. (2009). *International Carriage of Goods by Road: CMR*. London: informa.
- Donald, A.E. (1981). *The CMR. The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*. London: Witherby & Co Ltd.
- Helm, J.G. (1966). *Haftung für Schäden an Frachtgüter*. Karlsruhe: Walter de Gruyter.
- Heuer, K. (1975). *Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)*. Hamburg.
- Jesser-Huß, H. (2009). W: B. Czerwenka, R. Herber (red.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch* (s. 785–1233). München: C.H. Beck/Franz Vahlen.
- Koller, I. (2013). *Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*. München: C.H. Beck.
- Konert, A. (2010). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Loewe, R. (1976). Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). *European Transport Law*, 11, 364.

- Piekarczyk, H. (1977). *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w lądowym transporcie towarów*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze.
- Stec, M. (1993). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice. Studium prawnoporównawcze*. Kraków: Uniwersytet Jagielloński.
- Szanciło, T. (2013). *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*. Warszawa: C.H. Beck.
- Thume, K.H. (2013). *Kommentar zur CMR. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*. Frankfurt am Main: Fachmedien Recht und Wirtschaft.
- Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer.

TECHNICAL CONDITION OF MEANS OF TRANSPORT AS THE CAUSE OF TRANSPORT DAMAGE

ABSTRACT

The authors present the issue of the carrier's possibility to release himself from the liability for the damage caused by the defect or failure of the means of transport. The analysis of the international and domestic provisions leads to a conclusion that the technical condition of the vehicle, as an independent cause of the damage, is covered by the carrier's liability in all of the analysed legal acts. The carrier is not allowed to invoke this circumstance, even if it was caused by a third party who is not engaged in the execution of the contract. However, one exception may be found in CMR Convention, which may be interpreted in a way allowing the carrier to exonerate from the liability for defect or failure of the refrigeration equipment installed on the vehicle, if he proves that he took all necessary and applicable measures regarding the choice, maintenance or use of the equipment and that he followed all given instructions. The carrier of each transport sector may release himself from the liability if he proves that the defect or failure of the vehicle was caused by the default of the consignor.

KEYWORDS

contract of carriage, carrier liability, technical condition of vehicles

Translated by Krzysztof Wesołowski

