



Aktywna obrona przed roszczeniami z tytułu szkód w transporcie drogowym

RADCA PRAWNY PAWEŁ JUDEK

Pasywna obrona przed roszczeniami

Standardowym sposobem postępowania podmiotów, w stosunku do których sformułowano roszczenia z tytułu szkód w transporcie drogowym, jest oczekiwanie na wszczęcie postępowania sądowego przez wierzyciela, a następnie podnoszenia w toku procesu różnego rodzaju zarzutów.

Zarzuty wobec roszczeń

- ▶ brak legitymacji czynnej lub biernej
- ▶ brak odpowiedzialności za szkodę
- ▶ przyczynienie się poszkodowanego do szkody
- ▶ ograniczenie wysokości odszkodowania
- ▶ wygaśnięcie roszczeń
- ▶ kwestionowanie rozmiarów i wysokości szkody
- ▶ błędna waluta i odsetki
- ▶ przedawnienie

Pojęcie aktywnej obrony

Aktywna obrona przed roszczeniami to podjęcie działań zmierzających do wszczęcia postępowania prowadzącego do bezpośredniego lub pośredniego rozstrzygnięcia sporu z podmiotem formułującym roszczenia z tytułu szkody w transporcie drogowym na warunkach najkorzystniejszych z punktu widzenia podmiotu potencjalnie odpowiedzialnego za tę szkodę.

Sposoby aktywnej obrony

- ▶ powództwo o ustalenie istnienia umowy spedycji
- ▶ powództwo o ustalenie braku lub ograniczenia odpowiedzialności na gruncie Konwencji CMR
- ▶ powództwo przeciwko podwykonawcy lub ubezpieczycielowi z przypozwanieniem podmiotu formułującego roszczenia

Umowa spedycji a umowa przewozu

- ▶ Umowa spedycji to umowa o wystanie lub odebranie przesyłki. W przypadku tego pierwszego świadczenia przedmiotem zobowiązania spedytora jest organizacja przewozu, a nie jego wykonanie.
- ▶ Umowa przewozu to każda umowa, w której przedmiotem zobowiązania jest przemieszczenie przesyłki, nawet jeśli zleceniobiorca wyraźnie wskazuje, że przewóz zostanie dokonany przez podwykonawcę.
- ▶ Odpowiedzialność spedytora może zostać wyłączona z uwagi na brak winy w wyborze (art. 799 k.c.) lub w określonych sytuacjach ograniczona (art. 801 k.c.)
- ▶ Odpowiedzialność spedytora może być dodatkowo ograniczona wskutek zastosowania Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych do 2 SDR z kg nie więcej niż 50.000 SDR za przesyłkę

Umowa spedykcji a Konwencja CMR

- ▶ Powszechnie przyjmuje się w orzecznictwie krajowym jak i europejskim, że Konwencja CMR jako regulująca kwestię odpowiedzialności przewoźnika, nie ma zastosowania do umowy spedykcji
- ▶ sądy niemieckie (wyroki OLG Dusseldorf z 1990 r., OLG Hamm z 2000 r., OLG Karlsruhe z 2002 r.)
- ▶ sądy francuskie (wyroki Cour d'Appel d'Anvers z 20.12.1999 r., Cour d'Appel de Gand z 16.10.2002 r.)
- ▶ sądy angielskie (wyroki Court of Appeal z 13.01.1977 r., Queens Bench Division z 12.10.1979 r. i z 09.03.1981 r.)
- ▶ sądy belgijskie (wyroki Tribunal de Commerce de Bruxelles z 12.02.1977 r., Cour de Cassation z 17.09.1977 r.)
- ▶ sądy włoskie (wyrok Tribunale di Milano z 09.04.2001 r.)

Umowa spedycji ze zryczałtowanym wynagrodzeniem

- ▶ W orzecznictwie sądowym w niektórych krajach przyjmuje się, że niezależnie od przedmiotu umowy sam fakt, iż wynagrodzenie zleceniobiorcy określono ryczałtowo
- ▶ sądy angielskie (wyrok Queens Bench Division z 12.10.1979 r.)
- ▶ sądy belgijskie (wyroki Cour d'Appel de Bruxelles z 24.01.1969 r., Cour de Cassation z 17.09.1987 r.)
- ▶ sądy holenderskie (wyrok Rechtbank's Gravenhage z 17.05.1968 r.)
- ▶ sądy niemieckie (wyroki OLG Munchen z 05.07.1989 r., OLG Hamburg z 18.05.1989 r., OLG Koln z 27.09.2005 r. i BGH z 14.02.2008 r.) w powołaniu na autonomiczną wykładnię Konwencji CMR i pojęcia spedycji (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z 14.10.2013 r. sygn. C-305/13)

Jurysdykcja w sprawach roszczeń wynikłych z umowy spedycji

- ▶ W sprawach niepodlegających Konwencji CMR jurysdykcja określona jest w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1125/2012 z dnia 12.12.2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Bruksela I bis)
- ▶ Zgodnie z art. 7 pkt 1 lit. b tiret drugie w sprawach wynikających z umowy spedycji jurysdykcja przysługuje sądom w kraju, w którym usługi mają być świadczone.
- ▶ Skoro usługą świadczoną przez spedytora jest organizacja transportu, zgodnie z art. 454 k.c. miejscem świadczenia usługi jest siedziba spedytora.

Jurysdykcja w sprawach z zakresu Konwencji CMR

10

- ▶ Konwencja CMR samodzielnie określa jurysdykcję w sprawach wynikających z przewozów podlegających Konwencji.
- ▶ Zgodnie z art. 31 ust. 1 CMR jurysdykcja przysługuje sądom w kraju:
 - będącym stroną CMR uzgodnionym przez strony
 - a ponadto w kraju
 - w którym znajduje się miejsce zamieszkania pozwanego, jego główna siedziba lub filia albo agencja, za pośrednictwem której zawarto umowę przewozu
 - znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce planowanej dostawy

Skutki umowy prorogacyjnej

- ▶ Na gruncie rozporządzenia Bruksela I bis umowa prorogacyjna ma co do zasady charakter wyłączny i uniemożliwia wniesienie pozwu do innego sądu (art. 25 rozporządzenia)
- ▶ Na gruncie Konwencji CMR umowa nie wyklucza możliwości wniesienia pozwu do innych sądów wymienionych w art. 31 ust. 1 CMR. Odmiennie postanowienie nieważne z uwagi na art. 41 CMR
- ▶ Jednolite stanowisko w tym względzie w zagranicznym orzecznictwie i doktrynie (Messent, Clarke, Jesser-Huss, Basedow, Koller, Thume, Helm)
- ▶ Polska doktryna (K. Wesołowski, D. Ambrożuk) stoi na stanowisku, że umowa ma charakter wyłączający inne sądy z uwagi na zasadę swobody umów.
- ▶ Postanowienie SO w Krakowie z dnia 05.01.2016 r. sygn. akt XII Gz 814/15 – umowa ma charakter wyłączny

Właściwość miejscowa

- ▶ Ani rozporządzenie ani Konwencja nie regulują właściwości sądów w ramach jurysdykcji krajowej.
- ▶ Może wynikać z umowy prorogacyjnej, ale musi spełniać wymóg formy pisemnej (art. 46 k.p.c.)
- ▶ Jeśli pozwanym jest podmiot zagraniczny, brak podstawy do ustalenia właściwości ogólnej (art. 27 i 31 k.p.c), gdyż pozwany nie ma siedziby ani miejsca zamieszkania na terenie Polski.
- ▶ Może budzić wątpliwości powołanie się na art. 34 k.p.c., w którego treści nie wymieniono spraw o ustalenie braku odpowiedzialności.
- ▶ Spory może wywoływać również określenie miejsca wykonania umowy przewozu.
- ▶ W braku możliwości ustalenia właściwości w oparciu o przepisy k.p.c. sąd właściwy powinien być wskazany przez Sąd Najwyższy (art. 45 k.p.c.)

Powód do wytoczenia powództwa

- ▶ Z art. 101 k.p.c. wynika pośrednio, że z powództwem można wystąpić w sytuacji, gdy pozwany dał powód do wytoczenia powództwa.
- ▶ Wątpliwe, czy sama reklamacja jest wystarczającym powodem do wystąpienia z powództwem o ustalenie.
- ▶ Art. 187 par. 1 pkt 3 nakazuje wskazanie w pozwie informacji, czy strony podjęły próbę mediacji lub innego pozasądowego sposobu rozwiązania sporu, a w przypadku gdy prób nie podjęto, wyjaśnienie przyczyn ich niepodjęcia
- ▶ Sąd Apelacyjny w Katowicach w wyroku z dnia 06.07.2016 r. sygn. I ACz 823/16 uznał, iż brak powyższej informacji nie stanowi braku formalnego uniemożliwiającego nadanie sprawie biegu

Skutki wszczęcia postępowania

- ▶ Zgodnie z art. 29 ust. 3 rozporządzenia Bruksela I bis wszczęcie postępowania w jednym kraju skutkuje koniecznością stwierdzenia braku jurysdykcji w kolejnej sprawie o to samo roszczenie między tymi samymi stronami w innym kraju
- ▶ Art. 31 ust. 2 CMR również zakazuje wszczęcia kolejnego postępowania w tej samej sprawie, jeśli wcześniej wszczęto sprawę we właściwym sądzie.
- ▶ W wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 19.12.2013 r. sygn. C-452-12 potwierdzono, że wszczęcie postępowania o ustalenie braku odpowiedzialności wyklucza możliwość wszczęcia w innym kraju postępowania o odszkodowanie

Powództwo o ustalenie braku odpowiedzialności lub jej ograniczenie

- ▶ W wielu krajach w tym w Polsce dopuszczalne jest wytoczenie powództwa o ustalenie (art. 189 k.p.c.) istnienia określonego stanu prawnego.
- ▶ Na gruncie Konwencji CMR zasada ta jest wykorzystywana przez przewoźników do występowania o ustalenie braku odpowiedzialności za szkodę lub ograniczenie odpowiedzialności.
- ▶ Istnieje szereg przyczyn uzasadniających wystąpienie z powództwem o ustalenie braku odpowiedzialności lub jej ograniczenie.

Legitymacja do dochodzenia roszczeń

- ▶ W polskich sądach dominuje wykładnia Konwencji CMR oparta na wyroku SN z dnia 03.09.2003 r. sygn. II CKN 415/01 zakładająca istnienie legitymacji formalnej do dochodzenia roszczeń powiązanej z prawem do rozporządzania przesyłką.
- ▶ W innych krajach poglądy wiążące legitymację z własnością przesyłki czy powstaniem szkody w majątku danej osoby

Okoliczności wyłączaające odpowiedzialność

- ▶ W różnych krajach odmiennie interpretowane pojęcie okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec, o których mowa w art. 17 ust. 2 CMR np.
 - rozbój
 - wypadek samochodowy spowodowany przez osobę trzecią
 - podpalenie
 - wtargnięcie imigrantów

Obowiązki przewoźnika w zakresie prawidłowości załadunku

- ▶ Sądy w poszczególnych krajach mają różne poglądy na kwestię obowiązków przewoźników w zakresie zbadania prawidłowości czynności załadunkowych.

Pojęcie formy pisemnej

- ▶ Jakkolwiek pojęcie formy pisemnej, o której mowa w art. 30 ust. 3 CMR (zastrzeżenia z tytułu opóźnienia przesyłki) oraz art. 32 ust. 1 CMR (reklamacja) powinno podlegać wykładni autonomicznej, sądy w poszczególnych krajach mają tendencję do przenoszenia rozumienia pojęcia formy pisemnej w prawie krajowym na interpretację przepisów Konwencji CMR.

Okoliczności wyłączone ograniczenie odpowiedzialności

- ▶ Art. 29 CMR przewiduje, iż przewoźnik nie może powoływać się na ograniczenia odpowiedzialności, gdy szkoda powstała wskutek złego zamiaru (wilful misconduct) przewoźnika lub jego niedbalstwa, które wg prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem.
- ▶ Wynik sporu wprost jest uzależniony od tego, w jakim kraju wszczęto postępowanie sądowe.

Rygory dowodowe

- ▶ Sądy w różnych krajach prezentują różne podejście do mocy poszczególnych dowodów, a procedury w poszczególnych krajach odmiennie kształtują zasady formalizmu dowodowego.
- ▶ Formalizm dowodowy może działać na korzyść przewoźnika zwłaszcza w zakresie ustalenia rozmiarów i wysokości szkody.

Koszty postępowania

- ▶ Wysokość opłat sądowych, koszty reprezentacji przez profesjonalnych pełnomocników, a także zasady zwrotu kosztów procesowych są różne w poszczególnych krajach, a mogą mieć istotny wpływ na możliwość skutecznej obrony przez przewoźnika.

Powództwo przeciwko podwykonawcy lub zakładowi ubezpieczeń

- ▶ W sprawach, w których nie jest możliwe skierowanie do wybranego sądu sprawy przeciwko podmiotowi formułującym roszczenia może zaistnieć możliwość skierowania sprawy przeciwko podwykonawcy lub zakładowi ubezpieczeń przy wykorzystaniu jurysdykcji właściwej z uwagi na siedzibę pozwanego.
- ▶ Złożenie wniosku o przypozwanie do takiego postępowania podmiotu formułującego roszczenia wobec przewoźnika spowoduje pośrednie związanie takiego podmiotu rozstrzygnięciem zapadłym w takim postępowaniu.

Wniosek o przypozwanie

- ▶ Zgodnie z art. 84 k.p.c. strona, której w razie niekorzystnego rozstrzygnięcia przysługiwałoby roszczenie wobec osoby trzeciej albo przeciwko której osoba trzecia mogłaby wystąpić z roszczeniem, może zawiadomić taką osobę o toczącym się procesie i wezwać ją wzięcia w nim udziału.
- ▶ Sąd nie kontroluje takiego wniosku tylko doręcza niezwłocznie przypozwanemu.

Skutki przypozwania

- ▶ Niezależnie od tego, czy przypozwany przystąpi do sprawy w charakterze interwenienta ubocznego czy też z tego zrezygnuje, z chwilą przypozwania stanie się pośrednio odpowiedzialny za wynik procesu wytoczonego przez potencjalnie odpowiedzialnego za szkodę.
- ▶ Zgodnie z art. 82 w zw. z art. 85 k.p.c. przypozwany nie może podnieść wobec strony przypozywającej zarzutu błędnego rozstrzygnięcia sprawy, chyba że stan sprawy uniemożliwił mu korzystanie ze środków obrony albo że strona umyślnie lub przez niedbalstwo nie skorzystała ze środków, które nie były przypozwanemu znane.
- ▶ Wyrok SN z dnia 14.06.2013 r. sygn. V CSK 381/12 – przepis art. 82 k.p.c. wywołuje skutki materialne w relacjach przypozywającego z przypozwanym

Dziękuję za uwagę

Działyński i Judek Spółka Partnerska Radców
Prawnych

ul. Czartoria 1/16, 61-102 Poznań

Tel. / Fax +48 61 855 22 79, + 48 61 851 85 33

E-mail: kancelaria@dzialynski.pl

www.dzialynski.pl

www.transportoweprawo.pl