

# SPECYFIKA PRAWA PRZEWOZOWEGO

Radca prawny Paweł Judek

# Akty prawne regulujące transakcje związane z transportem towarów

- Kodeks cywilny
  - umowa przewozu – art. 774-793
  - umowa spedycji – art. 794-804
- Prawo przewozowe - ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. (Dz. U. Nr 53, poz. 272)
- Prawo lotnicze – ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. (Dz. U. Nr 130, poz. 1112)
- Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów CMR z 19 maja 1956 r. (Dz. U. 1962 Nr 49, poz. 238)
- Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami COTIF z 9 maja 1980 (Dz. U. 1985 Nr 34, poz. 158)/ Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)
- Konwencja warszawska z dnia 12 października 1929 r. o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Dz. U. 1933 Nr 8, poz. 49)
- Konwencja montrealaska z dnia 28 maja 1999 r. o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Dz. U. 2007 Nr 37, poz. 235)

# Ustalenie prawa właściwego

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz. Urz. UE L 177 z 04.07.2008 r. s. 6)
- Konwencja Rzymska z dnia 19 czerwca 1980 r. o prawie właściwym dla zobowiązań umownych (Dz. U. 2008 Nr 10 poz. 57)
- Prawo prywatne międzynarodowe – ustawa z dnia 4 lutego 2011 r. (Dz. U. Nr 80 poz. 432)
- Prawo prywatne międzynarodowe – ustawa z dnia 12 listopada 1965 r. (Dz. U. Nr 46, poz. 290)

# Bezwzględnie obowiązujący charakter prawa przewozowego

- Normy prawa przewozowego zarówno krajowego jak i międzynarodowego w zdecydowanej większości mają charakter bezwzględnie obowiązujący.
- w prawie krajowym brak stosownego zapisu ustawowego, ale pogląd przyjmowany powszechnie w doktrynie, znajduje również odzwierciedlenie w orzecznictwie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
- art. 41 Konwencji CMR
- art. 5 CIM
- art. 26 i 49 Konwencji montrealskiej
- art. 22 i 32 Konwencji warszawskiej

# Uczestnicy procesu transportu towarów

- Nadawca – podmiot zawierający z przewoźnikiem umowę przewozu
- Załadowca – podmiot dokonujący załadunku towarów na środek transportowy
- Odbiorca – podmiot, do którego przesyłka ma zostać dostarczona, ma możliwość przystąpienia do umowy przewozu
- Spedytor – podmiot, który w oparciu o umowę spedycji zobowiązany jest do zorganizowania przewozu przesyłki oraz ewentualnie innych czynności związanych z transportem

# Umowa przewozu krajowego i międzynarodowego

- do przewozów na terenie Polski stosuje się przepisy prawa przewozowego
- przepisy konwencji CMR znajdują zastosowanie, gdy:
  - miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce dostawy w dwóch różnych krajach
  - co najmniej jeden z tych krajów jest stroną konwencji CMR
  - stosowana niezależnie od przynależności państwowej stron
- podstawowe różnice w regulacjach prawa przewozowego i konwencji CMR:
  - zasady odpowiedzialności przewoźnika
  - limity wysokości odszkodowania
  - procedura dochodzenia roszczeń
  - terminy przedawnienia

# Umowa spedycji a umowa przewozu

DECYDUJE TREŚĆ UMOWY A NIE JEJ NAZWA!  
(por. wyrok SN z 06.10.2004 r. sygn. I CK 199/04)

- Umowa spedycji
  - umowa o zorganizowanie przewozu i inne czynności związane z transportem
  - spedytor zawiera umowę przewozu w imieniu bądź na rzecz zleceniodawcy
  - odpowiedzialność spedytora ograniczona do winy w wyborze
  - uregulowana w kodeksie cywilnym
- Umowa przewozu
  - umowa o dokonanie przewozu
  - odpowiedzialność przewoźnika za szkody w przesyłce na zasadzie ryzyka
  - uregulowana w prawie przewozowym i konwencjach transportowych, w niewielkim stopniu również w kodeksie cywilnym

# Odpowiedzialność spedytora

- brak odpowiedzialności spedytora za szkodę spowodowaną przez przewoźnika, jeśli nie ponosi winy w wyborze (ciężar dowodu spoczywa na spedytorze) – art. 799 k.c.  
(por. zwłaszcza wyrok SN z 27.01.2004 r. sygn. II K 389/02)
- ograniczenie odpowiedzialności za szkody w przesyłce do czasu przekazania przewoźnikowi do zwykłej wartości rzeczy, chyba że szkoda wynikiem winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa spedytora – art. 801 § 1 k.c.
- wyłączenie odpowiedzialności za szkodę w pieniądzech, kosztownościach, papierach wartościowych lub rzeczach szczególnie cennych w braku określenia wartości tych przedmiotów przy zawieraniu umowy spedycji, chyba że szkoda wynikiem winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa spedytora – art. 801 § 3 k.c.

# Relacja spedytor - zleceniodawca

Spedytor zawiera umowę przewozu w imieniu własnym ale na rzecz zleceniodawcy lub w imieniu zleceniodawcy.

W przypadku gdy umowa przewozu zawarta w imieniu własnym, umowa spedycji powinna określać zasady dochodzenia roszczeń bądź ich przeniesienia na rzecz zleceniodawcy.

# Odpowiedzialność za szkodę w przesyłce i opóźnienie dostawy

- odpowiedzialność na zasadzie ryzyka – niezależna od winy przewoźnika
- odpowiedzialność za stan przesyłki od momentu jej przejęcia do momentu wydania
- odpowiedzialność wyłączają:
  - okoliczności po stronie nadawcy bądź odbiorcy niezawinione przez przewoźnika
  - wada własna towaru
  - siła wyższa (prawo przewozowe) lub okoliczności nie dające się uniknąć, których następstwo nie można było zapobiec (CMR)
  - szczególne warunki związane z przewozem:
    - ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie przez nadawcę lub odbiorcę
    - naturalne właściwości towaru
    - brak lub niewłaściwe opakowanie towaru
    - przewóz towaru otwartymi pojazdami nieprzykrytymi oponczą

# Domniemanie związane z przewozem

- Domniemanie braku odpowiedzialności w przypadku wystąpienia określonych okoliczności: art. 65 ust. 4 pr. przew.:

„Jeżeli przewoźnik na podstawie okoliczności danego wypadku wykaże, że utrata, ubytek lub uszkodzenie mogły powstać wskutek co najmniej jednej z przyczyn określonych w ust. 3, domniemywa się, że szkoda z nich wynikła”

- Analogiczne domniemanie w Konwencji CMR: art. 18 ust. 2 CMR:

„Jeżeli przewoźnik ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej lub kilku przyczyn wymienionych w artykule 17, ustęp 4, istnieje domniemanie, że ono z nich wynika. Osoba uprawniona może jednak przeprowadzić dowód, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z tych przyczyn.”

- Domniemywa się, że ubytek przesyłki, której masy i liczby sztuk przewoźnik nie sprawdził przy nadaniu, jeżeli przewoźnik dostarczy ją bez śladu naruszenia, a w razie przewozu w zamkniętym środku transportowym - również z nie naruszonymi plombami nadawcy, nie nastąpił w trakcie przewozu - art. 66 ust. 1 pr. przew.

- Jeżeli przesyłka nadeszła do miejsca przeznaczenia w pojemniku transportowym, nie naruszonym, zamkniętym przez nadawcę i z nie naruszonymi, założonymi przez niego plombami, domniemywa się, że szkoda nie nastąpiła w czasie przewozu – art. 66 ust. 2 pr. przew.

# Czynności ładunkowe

- czynności ładunkowe należą do obowiązków odpowiednio nadawcy lub odbiorcy (art. 43 ust. 1 pr. przew.)
- nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe ma obowiązek wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisów o drogach publicznych, a w szczególności niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi (art. 43 ust. 2 pr. przew.)
- nadawca ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z nieprawidłowych danych zawartych w liście przewozowym (art. 77 ust. 1 pr. przew.)
- za uszkodzenia mienia przewoźnika spowodowane czynnościami ładunkowymi ponosi odpowiedzialność odpowiednio nadawca lub odbiorca (art. 77 ust. 3 pr. przew.)

# Zastrzeżenia co do stanu ładunku

- przewoźnik ma obowiązek sprawdzić dokładność danych listu przewozowego oraz widoczny stan ładunku i opakowania (art. 8 ust. 1 CMR)
- w prawie przewozowym sprawdzenie stanu ładunku jest prawem a nie obowiązkiem przewoźnika (art. 42 ust. 1 i art. 48 pr. przew.)
- obowiązek wpisania zastrzeżeń do listu przewozowego – w Konwencji CMR zastrzeżenia wiążą nadawcę tylko w wypadku, gdy przyjął je wyraźnie w liście przewozowym
- brak zastrzeżeń w liście przewozowym stanowi podstawę domniemania, iż ładunek był w dobrym stanie, a jego ilość była zgodna z treścią listu przewozowego (art. 9 ust. 2 CMR, art. 781 § 2 k.c.)

# Ograniczenia odpowiedzialności

- limity odszkodowania:
  - za szkodę w przesyłce w CMR – 25 franków germinal za każdy brakujący kg (10/31 g złota o próbie 0,900) lub 8,33 SDR za kg
  - zwykła wartość przesyłki w prawie przewozowym
  - brak odszkodowania w CMR za szkody nie w substancji przesyłki (np. wstrzymanie linii produkcyjnej, niewykonanie zlecenia) spowodowane utratą lub uszkodzeniem przesyłki
  - odszkodowanie w CMR do wysokości przewoźnego za szkody nie w substancji przesyłki spowodowane opóźnieniem w dostawie
  - odszkodowanie w prawie przewozowym do wysokości dwukrotności przewoźnego za szkody nie w substancji przesyłki spowodowane opóźnieniem w dostawie lub uszkodzeniem
- brak odpowiedzialności w przewozach krajowych za utratę, ubytek lub uszkodzenie pieniędzy, kosztowności, papierów wartościowych albo rzeczy szczególnie cennych, jeśli przy zawarciu umowy nie poinformowano go o właściwościach przesyłki (art. 788 § 3 k.c.)
- limity nie mają zastosowania w przypadku szkody powstałej w wyniku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika

# Deklaracja wartości przesyłki i interesu w przewozie

- na gruncie konwencji CMR możliwe jest zadeklarowanie wartości przesyłki w liście przewozowym za dodatkową opłatą uzgodnioną z przewoźnikiem – art. 24 CMR
- w przypadku powstania szkody w przesyłce zadeklarowana kwota zastępuje limit odpowiedzialności w wysokości 8,33 SDR za kg
- na gruncie konwencji CMR możliwe jest także zadeklarowanie specjalnego interesu w dostawie w liście przewozowym za dodatkową opłatą – art. 26 CMR
- w przypadku uszkodzenia, zagubienia lub opóźnienia w dostawie przesyłki poszkodowany ma prawo dochodzić od przewoźnika dodatkowego odszkodowania aż do wysokości zadeklarowanej kwoty niezależnego od odszkodowań przewidzianych w Konwencji
- w prawie przewozowym deklaracja wartości przesyłki w liście przewozowym możliwa tylko w wypadku gdy wartość ta nie wynika z rachunku lub obowiązującego cennika (art. 40 ust. 1 pr. przew.)
- w przypadku powstania szkody w przesyłce deklaracja w prawie przewozowym stwarza domniemanie, że wartość przesyłki odpowiadała jej zadeklarowanej wartości (art. 80 ust. 3 pr. przew.)

# Wina umyślna i rażące niedbalstwo

- ograniczenia wysokości odszkodowania w prawie przewozowym nie mają zastosowania do przypadków gdy szkoda jest wynikiem winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika (art. 86 pr. przew.)
- w Konwencji CMR ograniczenia wyłączone, jeśli szkoda powstała w wyniku złego zamiaru lub niedbalstwa, które wg przepisów obowiązujących w miejscu rozpoznawania sprawy, uważane są za równoznaczne ze złym zamiarem (art. 29 CMR)

Rażące niedbalstwo nie zostało w przepisach zdefiniowane, ale z reguły przyjmuje się, iż jest to naruszenie elementarnych zasad wykonywania danego zawodu, które już na pierwszy rzut oka musi być ocenione jako niestaranne wykonanie zobowiązania.

Ponieważ jest to pojęcie mocno ocenne, w każdej sprawie należy dokonywać odrębnej analizy, czy mamy do czynienia z rażącym niedbalstwem.

# Przykłady rażącego niedbalstwa w orzecznictwie sądowym

- przeciążenie pojazdu ponad miarę i niedochowanie przepisów związanych z poruszaniem się takim pojazdem (wyroki sądów belgijskich)
- niesprawdzenie wysokości wiaduktu, w wyniku czego doszło do uderzenia w wiadukt (wyroki sądów francuskich i niemieckich)
- pozostawienie pojazdu na kilka nocy w miejscu niestrzeżonym (wyrok sądu francuskiego)
- pozostawienie pojazdu na 15 minut bez włączenia alarmu i bez zamknięcia drzwi (wyrok sądu francuskiego)
- pozostawienie pojazdu z papierosami na parkingu niestrzeżonym pomimo świadomości wartości ładunku i możliwości kradzieży (wyrok sądu holenderskiego)
- pozostawienie pojazdu na noc na parkingu niestrzeżonym pomimo polecenia pozostawienia pojazdu na terminalu kontenerowym (wyrok sądu holenderskiego)

# Przykłady rażącego niedbalstwa w orzecznictwie sądowym cz. 2

- jazda ze zbyt dużą prędkością po drodze uznawanej za trudną (wyrok sądu francuskiego)
- niesprawdzenie tożsamości osoby, której wydaje się przesyłkę (wyrok sądu belgijskiego i francuskiego)
- niezawarcie (pomimo zobowiązania zawartego w umowie przewozu) umowy ubezpieczenia przesyłki (wyrok sądu belgijskiego)
- użycie przez przewoźnika pojazdu nienadającego się do wykonania przewozu (wyrok sądu holenderskiego)
- niezwrócenie kierowcy uwagi na oczywiście niewłaściwy załadunek, pomimo stwierdzenia takiej niewłaściwości (wyrok sądu niemieckiego)
- niedopełnienie zawartego w umowie obowiązku parkowania na parkingu strzeżonym (wyrok sądu niemieckiego)
- wjechanie na skrzyżowanie na czerwonym świetle (wyrok sądu angielskiego)
- jazda alkoholem (wyrok sądu austriackiego)

# Postępowanie w przypadku stwierdzenia szkody

- odbiorca ma prawo zażądać sprawdzenia przesyłki przed jej odbiorem, jeśli odbiorca twierdzi, że przesyłka jest naruszona – art. 74 ust. 1 pr. przew.
- konieczność zgłoszenia zastrzeżeń w liście przewozowym lub sporządzenie protokołu szkodowego
  - brak zastrzeżeń w prawie przewozowym powoduje wygaśnięcie roszczeń (z wyłączeniem przewidzianych w ustawie przypadków jak wina umyślna lub rażące niedbalstwo przewoźnika) – art. 76 pr. przew.
  - w przypadku wad niewidocznych – zastrzeżenia w terminie 7 dni od odbioru
  - brak zastrzeżeń w CMR powoduje domniemanie, że odebrano towar w stanie opisanym w liście przewozowym, choć możliwy jest dowód przeciwny (w przypadku wad niewidocznych zastrzeżenia również dopuszczalne w terminie 7 dni od odbioru) – art. 30 ust. 1 CMR
  - jeśli sprawdzenia towaru przy odbiorze dokonali wspólnie przewoźnik i odbiorca, nie jest możliwy dowód przeciwny z wyjątkiem wad niewidocznych zgłoszonych w terminie 7 dni od daty sprawdzenia – art. 30 ust. 2 CMR
- konieczność zgłoszenia w CMR zastrzeżeń z tytułu opóźnienia dostawy w terminie 21 dni od odbioru przesyłki

# Ustalanie wysokości odszkodowania

- w prawie przewozowym hierarchia metod ustalenia wysokości odszkodowania (art. 80 pr. przew.):
  - cena wskazana w rachunku sprzedawcy
  - cena wynikająca z cennika
  - wartość rzeczy tego samego rodzaju i gatunku z daty i miejsca nadania
- w Konwencji CMR (art. 23 ust. 2 CMR)
  - cena giełdowa
  - cena rynkowa
  - zwykła wartość towarów tego samego rodzaju i jakości

# Kary umowne za opóźnienie w przewozie

- w prawie przewozowym dopuszczalne pod warunkiem, że nie przekraczają dwukrotności przewoźnego (wg niektórych autorów korzystanie z nich jest jednak wątpliwe)
- w Konwencji CMR niedopuszczalne z uwagi na obejście przepisu o obowiązku wykazania szkody wynikłej z opóźnienia
- próby obchodzenia zakazów poprzez kary umowne za zbyt późne podstawienie pojazdu pod załadunek

# Postępowanie reklamacyjne

- w prawie przewozowym obowiązek złożenia reklamacji lub wezwania do zapłaty, skierowanie sprawy do sądu możliwe dopiero po bezskutecznej reklamacji lub wezwaniu – art. 75 ust. 1 pr. przew.
- reklamacja lub wezwanie uważane są za bezskuteczne, jeżeli dłużnik nie zapłacił dochodzonych należności w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia wezwania lub reklamacji – art. 75 ust. 2 pr. przew.
- reklamacja powinna spełniać wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24.02.2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego
- wymóg reklamacji nie obowiązuje w relacjach pomiędzy przewoźnikami (art. 78 ust. 2 pr. przew.)
- złożenie reklamacji i wezwania do zapłaty zawiesza bieg terminu przedawnienia do czasu ich rozpatrzenia nie dłużej jednak niż na 3 miesiące (art. 77 ust. 4 pr. przew.)
- w Konwencji CMR brak wymogu wniesienia reklamacji
- reklamacja w Konwencji CMR zawiesza bieg terminu przedawnienia do czasu jej rozpatrzenia bez górnego limitu długości

# Rozporządzanie przesyłką

- prawo przewozowe przewiduje możliwość jednostronnej modyfikacji umowy przewozu polegającej na:
  - odstąpieniu od umowy
  - nakazie zwrotu przesyłki w miejscu nadania
  - nakazie wydania przesyłki w innym miejscu
  - nakazie wydania przesyłki innej osobie(art. 53 pr. przew.)
- Konwencja CMR przewiduje możliwość zmiany umowy przewozu polegającej na:
  - wstrzymaniu przewozu
  - zmianie miejsca wydania przesyłki
  - zmianie odbiory(art. 12 ust. 1 CMR)
- wykonanie prawa rozporządzania przesyłką uzależnione od spełnienia szeregu warunków m.in. przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego.

# Osoby uprawnione do dochodzenia roszczeń

- w prawie przewozowym regulacja art. 75 ust. 3 pkt 2 lit b) przewiduje, iż roszczenia z tytułu umowy przewozu przysługują nadawcy lub odbiorcy w zależności od tego, któremu przysługuje prawo do rozporządzania przesyłką
- zgodnie z art. 53 ust. 2 upoważnieni do rozporządzania przesyłką są nadawca i odbiorca, chyba że odbiorca został tego prawa pozbawiony w liście przewozowym
- uprawnienia nadawcy do rozporządzania wygasają z momentem dokonania przez odbiorcę rozporządzenia przesyłką, przyjęcia towaru lub listu przewozowego
- w CMR zgodnie z art. 13 ust. 1 odbiorca ma prawo domagać się roszczeń z tytułu zaginięcia towaru (co nie wyłącza praw nadawcy w tym zakresie)
- w pozostałym zakresie CMR nie określa osób uprawnionych więc stosuje się przepisy polskiego prawa przewozowego, które prawo przypisuje osobom uprawnionym do rozporządzania przesyłką

# Osoby uprawnione do dochodzenia roszczeń cd.

- do rozporządzania przesyłką w świetle art. 12 CMR uprawniony jest nadawca
- prawo nadawcy wygasa z chwilą wydania odbiorcy drugiego egzemplarza listu przewozowego lub zażądania przez odbiorcę wydania towaru przez przewoźnika
- odbiorcy może przysługiwać prawo do rozporządzania przesyłką już od momentu jej nadania, jeśli nadawca uczynił o tym odpowiednią wzmiankę w liście przewozowym

# Ryzyka odbiorcy związane z przewozem

Konieczność zapłaty należności związanych z przewozem przez odbiorcę dostawy:

- w prawie przewozowym przez przyjęcie przesyłki i listu przewozowego odbiorca zobowiązuje się do zapłaty należności ciążących na przesyłce (art. 51 pr. przew.)
- w CMR – przez przyjęcie towaru i listu przewozowego odbiorca zobowiązany jest do zapłaty przewoźnikowi należności wynikającej z listu przewozowego (art. 13 ust. 2 CMR)

Prawo zastawu ciążące na przesyłce:

- w prawie przewozowym – do czasu gdy znajduje się u przewoźnika lub osoby dzierżącej przesyłkę w jego imieniu (art. 57 pr. przew.)
- w Konwencji CMR – instytucja zbliżona do zastawu, prawo odmowy wydania towaru jeśli nie zostaną zapłacone należności wynikające z listu przewozowego (art. 13 ust. 2 CMR)

## Uwzględnianie ryzyka uszkodzenia bądź utraty przesyłki w przewozie w umowach z nabywcami bądź dostawcami

- art. 544 k.c. – w przypadku, gdy rzecz sprzedana ma być dostarczona w inne miejsce, przyjmuje się, że do wydania rzeczy kupującemu dochodzi z chwilą wydania rzeczy profesjonalnemu przewoźnikowi; zapłata ceny powinna jednak nastąpić dopiero po dostarczeniu rzeczy przewoźnikowi
- Art. 548 k.c. – z chwilą wydania rzeczy kupującemu przechodzi na niego niebezpieczeństwo przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy
- art. 67 Konwencji wiedeńskiej o umowie sprzedaży międzynarodowej towarów – jeżeli umowa sprzedaży przewiduje przewóz i sprzedający nie jest zobowiązany do wydania ich w określonym miejscu, ryzyko przechodzi na kupującego z chwilą wydania towarów pierwszemu przewoźnikowi w celu przekazania kupującemu zgodnie z umową sprzedaży

# Terminy przedawnienia roszczeń

- w umowie spedycji – jeden rok liczony od różnych momentów w zależności od rodzaju roszczenia (od daty wydania przesyłki w przypadku uszkodzenia,
- w prawie przewozowym – jeden rok liczony od różnych momentów w zależności od rodzaju roszczenia
- w prawie przewozowym z tytułu opóźnienia w dostawie, które nie spowodowało szkody w przesyłce – dwa miesiące od dnia wydania przesyłki
- w prawie przewozowym roszczenia regresowe pomiędzy przewoźnikami – 6 miesięcy od daty naprawienia szkody lub od daty wytoczenia powództwa przeciwko przewoźnikowi
- w CMR – jeden rok liczony od różnych momentów w zależności od rodzaju roszczenia (w większości przypadków od dnia upływającego po 3 miesiącach od daty zawarcia umowy przewozu)
- w CMR – trzy lata jeśli przewoźnik wywołał szkodę umyślnie lub w wyniku rażącego niedbalstwa
- w CMR – roszczenia regresowe pomiędzy przewoźnikami – rok bądź 3 lata (w przypadku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa) od daty orzeczenia bądź od daty naprawienia szkody
- w Konwencji CMR przedawnione roszczenie nie może być podnoszone nawet w postaci powództwa wzajemnego lub zarzutu (art. 32 ust. 4)

# Jurysdykcja w przewozach międzynarodowych

- rozporządzenie nr 44/2001 stosuje się tylko w sprawach nieuregulowanych w Konwencji CMR
- Konwencja CMR sama określa sądy, w których może być prowadzone postępowanie
- sąd w państwie uzgodnionym przez strony
- sąd siedziby pozwanego lub jego filii bądź agencji, przez którą zawarto umowę
- sąd miejsca załadunku lub planowanej dostawy
- umowa stron nie ma charakteru wyłącznego

# Forum shopping

- w różnych krajach różna interpretacja Konwencji CMR
- z uwagi na różne miejsca, w których można prowadzić postępowanie należy wybrać takie, w którym istnieje największe prawdopodobieństwo korzystnego rozstrzygnięcia
- poszkodowany może wystąpić przeciwko przewoźnikowi o odszkodowanie
- przewoźnik może wystąpić przeciwko poszkodowanemu z powództwem o ustalenie, że nie ponosi odpowiedzialności lub że jego odpowiedzialność jest ograniczona

# Forum shopping

- wszczęcie postępowania w jednym kraju wyklucza możliwość wszczęcia postępowania o to samo w innym kraju
- w większości krajów postępowanie o ustalenie braku odpowiedzialności nie wyklucza wszczęcia postępowania o zapłatę odszkodowania
- możliwość zawieszenia postępowania do czasu rozstrzygnięcia wcześniej wszczętej sprawy
- brak możliwości wydania dwóch sprzecznych rozstrzygnięć
- uznanie wyroku wydanego w jednym kraju w innym kraju

# Najczęstsze błędy skutkujące brakiem ochrony ubezpieczeniowej

- Niewłaściwe wypełnienie listu przewozowego

Szereg zakładów ubezpieczeń uzależnia istnienie ochrony ubezpieczeniowej od tego, czy ubezpieczony jest wpisany do listu przewozowego, mimo iż nie ma to żadnego znaczenia z punktu widzenia odpowiedzialności przewoźnika.  
(np. Ergo Hestia, PZU, Concordia, HDI, Warta)

Konieczność ciągłej kontroli prawidłowości wypełniania listów przewozowych, w szczególności w przypadku korzystania z usług podwykonawców

# Najczęstsze błędy skutkujące brakiem ochrony ubezpieczeniowej

- Parkowanie w niewłaściwym miejscu, naruszenie postanowień dotyczących zabezpieczenia pojazdu

Każdy zakład ubezpieczeń ma własne wymogi odnośnie do parkowania. Niekiedy możliwe jest parkowanie wyłącznie na parkingach strzeżonych (np. Concordia, PZU), w innych przypadkach bardzo ograniczona jest możliwość opuszczenia pojazdu przez kierowcę (np. Allianz, Ergo Hestia).

Dodatkowo warunki ubezpieczenia bardzo często narzucają dodatkowe ograniczenia związane z postojem jak konieczność posiadania określonych systemów zabezpieczenia pojazdu, konieczność zabierania z pojazdu wszelkich dokumentów przewozowych, a niekiedy nawet konieczność konwojowania pojazdu przy przewozach o określonej wartości (np. Concordia)

# Najczęstsze błędy skutkujące brakiem ochrony ubezpieczeniowej

- Brak objęcia ochroną ubezpieczeniową roszczeń z tytułu opóźnienia

Wiele zakładów ubezpieczeń swoją odpowiedzialność w ramach polisy OCP ogranicza wyłącznie do szkód w przesyłce, a nie pokrywa szkód powstałych w wyniku opóźnienia (np. Concordia, Ergo Hestia).

Niekiedy zakład ubezpieczeń wyłącza swoją odpowiedzialność także za szkodę w samej przesyłce, jeśli tylko szkoda ta powstała w wyniku opóźnienia w dostawie (np. w przypadku rzeczy szybko psujących się) – np. Ergo Hestia

# Najczęstsze błędy skutkujące brakiem ochrony ubezpieczeniowej

- Wina umyślna osób, za które ubezpieczony ponosi odpowiedzialność

Wyłączenie odpowiedzialności za szkody powstałe w wyniku winy umyślnej osób, za które ubezpieczony ponosi odpowiedzialność jest normą wśród polskich zakładów ubezpieczeń (np. PZU, Warta, Allianz, Ergo Hestia, Concordia, HDI).

W praktyce oznacza to, że w zdecydowanej większości przypadków nie jest możliwe uzyskanie odszkodowania za oszustwa podwykonawców.

- Rażące niedbalstwo

W niektórych zakładach ubezpieczeń (np. PZU czy Allianz) oprócz winy umyślnej odpowiedzialność ubezpieczyciela wyłącza również rażące niedbalstwo ubezpieczonego.

# Najczęstsze błędy skutkujące brakiem ochrony ubezpieczeniowej

- Wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej

Brak odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń z powodu wydania przesyłki osobie jest również standardem wśród polis oferowanych na rynku (np. Concordia, Warta, Allianz, Ergo Hestia, PZU).

Rodzi to po stronie przewoźnika (który nie ma wykupionego innego ubezpieczenia) konieczność drobiazgowego dokumentowania tego, komu został wydany towar. Niewyraźny podpis z pieczętką nie są wystarczające.

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](mailto:kancelaria@dzialynski.pl)

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

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