



DZIAŁYŃSKI *i* JUDEK
Spółka Partnerska Radców Prawnych

Szkody w przewozie

Zapobieganie i obrona przed roszczeniami

Radca prawny Paweł Judek

Jak zapobiegać powstaniu szkody obciążającej przewoźnika

- weryfikacja podwykonawców
- dokładne zbadanie warunków umowy przewozu
- analiza warunków posiadanego ubezpieczenia
- badanie stanu towaru i załadunku
- dokumentowanie ustaleń dokonywanych w trakcie przewozu

Weryfikacja podwykonawcy na etapie zawierania umowy

- uzyskanie kopii licencji, dokumentów rejestrowych, ubezpieczenia
- uzyskanie upoważnienia do reprezentowania podmiotu
- weryfikacja licencji wydawanych w kraju
- analiza zgodności danych w poszczególnych dokumentach
- uzyskanie upoważnienia do sprawdzenia polisy
- analiza forów transportowych
- internetowa weryfikacja danych
- wykonanie telefonu pod numer stacjonarny

Zbadanie warunków umowy przewozu

- plombowanie
- parkowanie
- doładowywanie
- załadunek i rozładunek
- zabezpieczenie towaru
- temperatura
- deklaracja wartości towaru

Analiza warunków posiadanego ubezpieczenia

- odpowiedzialność za podwykonawców
- parkowanie
- warunki listu przewozowego
- rażące niedbalstwo i wina umyślna
- odpowiedzialność za opóźnienie
- wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej
- rozbój
- naruszenie przepisów dot. wykonywania przewozu

Badanie stanu towaru i załadunku

- 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.)
- dokumentacja zdjęciowa po załadunku

Postępowanie w przypadku stwierdzenia szkody cz. I

- sporządzenie dokumentacji zdjęciowej
- dokumentowanie wszystkich ustaleń ustnych np. poprzez sporządzanie notatek służbowych
- zabezpieczenie dowodów elektronicznych (np. zapisów z GPS, smsów, maili)
- zawiadomienie Policji w przypadku gdy sytuacja tego wymaga (np. kradzież)
- sporządzenie listy świadków z danymi
- zawiadomienie zakładu ubezpieczeń
- zgłoszenie reklamacji podwykonawcy

Postępowanie w przypadku stwierdzenia szkody cz. II

- niepodpisywanie przez kierowcę dokumentów, których treści nie rozumie
- nieuznawanie roszczenia do czasu dokładnego wyjaśnienia sprawy
- wyraźna odmowa uwzględnienia reklamacji (jeśli takie stanowisko zamierza zająć przewoźnik)
- kontrolowanie terminów przedawnienia roszczeń w stosunku do kontrahenta, podwykonawców i zakładu ubezpieczeń.

Jak się bronić przed roszczeniami wobec przewoźników

- wykazanie przesłanek wyłączających odpowiedzialność
- uprawdopodobnienie szczególnych przyczyn wyłączających odpowiedzialność
- wskazanie na brak aktów staranności po stronie poszkodowanego
- niewykazanie powstania szkody i jej rozmiarów
- niewykazanie wysokości szkody
- roszczenie przekracza limit odpowiedzialności
- brak legitymacji do dochodzenia roszczeń
- przedawnienie

Wyłączenia odpowiedzialności

- 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 podstawy wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika cz. I

- w przewozach krajowych
- nadanie pod nazwą niezgodną z rzeczywistością rzeczy wyłączonych z przewozu lub wymagających szczególnych warunków
- brak lub wadliwość opakowania
- podatność na szkodę wskutek naturalnych właściwości
- ładowanie, rozmieszczanie lub wyładowanie przez nadawcę lub odbiorcę
- przesyłki dozorowane, gdy szkodzie miał zapobiec dozorca

Szczególne podstawy wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika cz. II

- w przewozach międzynarodowych
- przewóz otwartym pojazdem bez opończy w uzgodnieniu z nadawcą
- brak lub wadliwość opakowania
- manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub odbiorcę
- naturalne właściwości towaru
- niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki
- przewóz żywych zwierząt

Korzystne regulacje dla przewoźnika

Jeżeli przewoźnik na podstawie okoliczności danego wypadku wykaże, że utrata, ubytek lub uszkodzenie mogły powstać wskutek co najmniej jednej z przyczyn określonych powyżej, domniemywa się, że szkoda z nich wynikła. Osoba uprawniona może jednak przeprowadzić dowód, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z tych przyczyn.

Akty staranności poszkodowanego

- 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 rażące niedbalstwo przewoźnika
- 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)
- konieczność zgłoszenia w CMR zastrzeżeń z tytułu opóźnienia dostawy w terminie 21 dni od odbioru przesyłki w formie pisemnej

Wykazanie powstania szkody i jej rozmiarów

- same zastrzeżenia odbiorcy (bez podpisu kierowcy) na liście przewozowym nie stanowią dowodu zaistnienia szkody i jej rozmiarów
- możliwość powstania szkody pomiędzy odbiorem a jej zgłoszeniem (w przypadku uszkodzeń ukrytych)
- w protokole ustalono brakującą ilość palet, a przeliczenia na sztuki dokonał tylko poszkodowany
- w protokole zaznaczono tylko fakt uszkodzenia towaru, a dokładna lista uszkodzeń sporządzana jest przez samego poszkodowanego
- w przypadku produktów przewożonych w temperaturach kontrolowanych sama niezgodność temperatury z zakładaną niekoniecznie prowadzi do szkody

Powstanie szkody w relacjach pomiędzy przewoźnikami

- szkoda powstaje już z chwilą zwiększenia pasywów poszkodowanego
- nie jest konieczne zapłata odszkodowania przez podmiot, który chce wystąpić z roszczeniem przeciwko podwykonawcy
- powyższa zasada dotyczy również roszczeń przeciwko zakładom ubezpieczeń w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej
- wymóg wcześniejszej zapłaty w relacjach pomiędzy przewoźnikami sukcesywnymi

Wykazanie wysokości poniesionej szkody

- sama nota obciążeniowa od kontrahenta czy od kontrahenta kontrahenta nie stanowi dowodu wysokości szkody
- spis kosztów bez stosownych materiałów źródłowych potwierdzających poniesienie kosztu nie stanowi dowodu wysokości szkody
- sama lista np. podjętych czynności bez dowodów dokumentujących ich podjęcie nie stanowi dowodu wysokości szkody
- szkoda co do zasady powinna być dochodzona w kwocie netto

Ustalanie wysokości odszkodowania

- w prawie przewozowym hierarchia metod ustalenia wysokości odszkodowania:
 - cena wskazana w rachunku sprzedawcy
 - cena wynikająca z cennika
 - wartość rzeczy tego samego rodzaju i gatunku z daty i miejsca nadania
- w Konwencji CMR
 - cena giełdowa
 - cena rynkowa
 - zwykła wartość towarów tego samego rodzaju i jakości

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
- limity nie mają zastosowania w przypadku szkody powstałej w wyniku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika

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

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)

Osoby uprawnione do dochodzenia roszczeń cd.

- w pozostałym zakresie CMR nie określa osób uprawnionych więc stosuje się przepisy polskiego prawa przewozowego, które prawo przypisuje osobom uprawnionym do rozporządzania przesyłką
- 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

Terminy przedawnienia roszczeń

- 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

Terminy przedawnienia roszczeń

- 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

Tryb dochodzenia roszczeń

- w prawie przewozowym konieczne jest złożenie reklamacji i czekanie na jej rozpatrzenie
- złożenie reklamacji i wezwania do zapłaty zawiesza bieg terminu przedawnienia do czasu ich rozpatrzenia nie dłużej jednak niż na 3 miesiące
- w przypadku braku odpowiedzi reklamacja i wezwanie do zapłaty uznane za bezskuteczne po upływie 3 miesięcy od jej złożenia
- dopiero po bezskuteczności reklamacji lub wezwania do zapłaty możliwe złożenie pozwu do sądu – powództwo złożone wcześniej może być oddalone jako przedwczesne (wg niektórych odrzucone)
- w CMR brak wymogu wniesienia reklamacji
- reklamacja w CMR zawiesza bieg terminu przedawnienia do czasu jej rozpatrzenia bez górnego limitu długości

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 powodztwem 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

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-mai: kancelaria@dzialynski.pl

www.dzialynski.pl

www.transportoweprawo.pl