



Przyjęcie i wydanie towaru na gruncie konwencji CMR

Jak interpretować art. 17.1 CMR?

Według art. 17 ust. 1 konwencji CMR „Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, [...]”. Podobnie stanowią krajowe przepisy prawa przewozowego. Można zatem uznać, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za wszelkie szkody, które nastąpiły od momentu przyjęcia towaru od nadawcy, aż do momentu wydania odbiorcy. Powyższe wskazuje, że czynności załadunkowe i rozładunkowe są poza jego odpowiedzialnością prawną.

Przyjęcie i wydanie towaru - jak należy rozumieć przepisy

Czytając art. 17 ust. 1 konwencji CMR nasuwa się pytanie, w którym momencie następuje przyjęcie przesyłki do przewozu, a w którym wydanie jej odbiorcy. Przepisy konwencji CMR oraz większości przepisów krajowych, za wyjątkiem francuskiego dekretu z 2017 roku (w zakresie przewozów przesyłek o masie do 3 ton), nie narzucają na przewoźników obowiązku dokonywania załadunku i rozładunku towarów. Przepisy nakazują jedynie asystowanie przy wykonywaniu tych czynności, a przepisy niemieckiego HGB również zadbanie, aby załadunek towaru był dokonany z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa dla ładunku, pojazdu i innych uczestników ruchu drogowego. Nasuwa się zatem wniosek, że momentem przyjęcia towaru jest moment ukończenia przez nadawcę załadunku (załadowanie, ustawienie i w niektórych przepisach również zamocowanie towaru), a momentem wydania przesyłki jest podstawienie jej do dyspozycji odbiorcy (praktycznie otwarcie kurtyn, dachu lub drzwi i podjechanie w miejsce rozładunku lub pod rampę) oraz przekazanie odbiorcy listu przewozowego.

Z literatury i orzecznictwa zgodnie wynika, że odpowiedzialność może być przypisana przewoźnikowi wyłącznie wtedy, gdy miał on pieczę nad towarem. Na gruncie przepisów prawa przewozowego, sprawowanie przez przewoźnika pieczy nad towarem, a co zatem idzie również jego odpowiedzialność, może rozpoczynać się i kończyć poza określonymi powyżej ramami.

Do „przyjęcia przesyłki” może zatem dojść już w momencie rozpoczęcia czynności załadunkowych (moment przejęcia pieczy nad towarem), a do „wydania przesyłki” dopiero w momencie zakończenia czynności rozładunkowych (moment zakończenia pieczy). Aby jednak opisane czynności generowały odpowiedzialność przewoźnika, musi być spełniony jeden warunek – obowiązki związane z załadunkiem i rozładunkiem przesyłki muszą wynikać z zawartej przez przewoźnika umowy przewozu. Jeżeli warunek jest spełniony, przewoźnik ponosi odpowiedzialność za ewentualne szkody powstałe w czasie wykonywania przez niego tych czynności. W przeciwnym razie, obowiązki te będą spoczywały na nadawcy i odbiorcy, a przewoźnik będzie ponosił odpowiedzialność od momentu zakończenia załadunku towaru do momentu, w którym podstawia towar do dyspozycji odbiorcy i umożliwia mu jego rozładowanie.

Załadunek i rozładunek a odpowiedzialność przewoźnika

Istotnym dla oceny zakresu odpowiedzialności jest również zakres czynności załadunkowych i rozładunkowych. Literatura następująco definiuje załadunek i rozładunek:

- **załadunek** – czynności mające na celu bezpośrednie umieszczenie mienia na środku transportu, trwające od momentu uniesienia mienia w miejscu znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie środka transportu do momentu umieszczenia na środku transportu,
- **rozładunek** – czynności mające na celu bezpośrednie wyjęcie mienia ze środka transportu i umieszczenie go w miejscu znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie środka transportu.

Większość przewoźników wykonuje te czynności w granicach ww. definicji. Inni dokonują jedynie przemieszczania palet na środku transportu. Takie czynności pomimo, że nie obejmują całego załadunku i rozładunku, ewidentnie są czynnościami związanymi z załadunkiem i rozładunkiem i będą generowały dodatkową odpowiedzialność przewoźnika.

Przemieszczanie przez przewoźnika przesyłek do magazynu lub z miejsca znajdującego się poza bezpośrednim sąsiedztwem pojazdu z magazynu wymaga nie tyle umownego uzgodnienia tych warunków, ale również uszczegółowienia definicji załadunku i rozładunku oraz – co byłoby jak najbardziej zasadne – dodatkowego wynagrodzenia. Rozszerzony zakres załadunku i rozładunku mógłby być zdefiniowany następująco:

- **załadunek** – ogół czynności wykonywanych bezpośrednio przed rozpoczęciem przewozu w miejscu nadania, obejmujących dostarczenie mienia z magazynu, innego pomieszczenia lub miejsca składowania w bezpośrednie sąsiedztwo środka transportu oraz umieszczenie go na lub wewnątrz środka transportu,
- **rozładunek** – ogół czynności wykonywanych bezpośrednio po zakończeniu przewozu w miejscu przeznaczenia, obejmujących wyjęcie mienia ze środka transportu w bezpośrednie sąsiedztwo środka transportu oraz pomieszczenia go do magazynu, innego pomieszczenia lub miejsca składowania.

Taki zakres załadunku i rozładunku zwiększy zakres obowiązków przewoźnika oraz będzie generował większe ryzyko, a tym samym większą odpowiedzialność przewoźnika, co uzasadnia dodatkowe wynagrodzenie.

Odpowiedzialność przewoźnika poza konwencją CMR

W zeszłym roku opisałem przypadek nieuprawnionej i nieudanej próby załadunku towaru przez kierowcę polskiego przewoźnika. Jak wykazało postępowanie dowodowe, zawarta przez przewoźnika umowa przewozu nie przewidywała obowiązku dokonania załadunku towaru. Po podstawieniu pojazdu, kierowca otrzymał

wyraźną dyspozycję, że załadunek jest w gestii pracowników nadawcy. Z powodu długiego oczekiwania na jego zakończenie, kierowca podjął samodzielną próbę załadowania ostatnich palet, która zakończyła się upadkiem i poważnym uszkodzeniem ładowanego towaru. Przewoźnik utrzymywał, że nie ponosi odpowiedzialności za szkodę, gdyż nie zobowiązywała go do tego umowa przewozu i odmówił uznania roszczenia. Sąd zgodził się ze stanowiskiem przewoźnika i orzekł, że czynności załadunkowe wykonane przez kierowcę nie wynikały z umowy przewozu i uznał, że na gruncie konwencji CMR nie ma podstaw do uznania odpowiedzialności przewoźnika za szkodę. Jednakże stwierdził, że do szkody doszło z winy kierowcy przewoźnika i sąd finalnie uznał odpowiedzialność przewoźnika na podstawie niemieckiego kodeksu cywilnego.

Z braku stosownych postanowień umownych odpowiedzialność przewoźnika nie podlegała konwencji CMR. O jego odpowiedzialności przesądziła wina kierowcy, która polegała na nieuprawnionym przejęciu towaru przez kierowcę, podjęciu samodzielnej próby załadunku oraz uszkodzeniu towaru.

Jeżeli zatem z umowy przewozu nie wynikają obowiązki załadowania i rozładowania towaru, aby ustrzec się przed taką niespodzianką, przed rozpoczęciem wykonania tych czynności przewoźnik musi uzyskać upoważnienie nadawcy (załadowcy) lub odbiorcy (rozładowcy).

O ile udowodnienie istnienia obowiązku dokonania czynności załadunkowych i/lub rozładunkowych zawartych w umowie przewozu nie powinno nastręczać trudności, o tyle przy braku takich ustaleń w umowie przewozu, trudno będzie przewoźnikowi udowodnić, że wykonywał czynności załadunkowe lub rozładunkowe na polecenie lub z upoważnienia nadawcy lub odbiorcy. Większość takich upoważnień jest bowiem wydawana ustnie, co nie koniecznie zostanie potwierdzone przez nadawcę lub odbiorcę w czasie trwania sporu o odszkodowanie za szkodę spowodowaną przez kierowcę w czasie wykonywania tych czynności.



Odpowiedzialność za załadunek i rozładunek a polisa OCP

Kolejny ważny aspekt, to warunki określone w polisie OCP. Część polskich ubezpieczycieli nie rozszerza ochrony ubezpieczeniowej o szkody powstałe w czasie wykonywania przez przewoźnika czynności załadunkowych i rozładunkowych. Druga część daje przewoźnikom możliwość rozszerzenia (zwykle bezpłatnie) pod warunkiem, że obowiązek wykonania przez przewoźnika czynności załadunkowych i rozładunkowych wynika z zawartej przez niego umowy przewozu.

Aby zatem przewoźnik formalnie ponosił odpowiedzialność za szkody w przesyłkach powstałe w czasie wykonywania czynności załadunkowych i rozładunkowych oraz skutecznie scedował ją na ubezpieczyciela, niezbędne jest:

- potwierdzenie istnienia tych obowiązków (w granicach ich wykonywania) w umowie przewozu zawieranej z zamawiającym usługę przewozu

oraz

- rozszerzenie ochrony w umowie ubezpieczenia OCP o szkody powstałe przy wykonywaniu tych czynności w granicach ich wykonywania i wynikającej z nich dodatkowej odpowiedzialności.

Pełne bezpieczeństwo przewoźnika zależy od spełnienia łącznie dwóch wymienionych przesłanek, gdyż spełnienie pierwszej wskaże na odpowiedzialność przewoźnika i nie zepsuje relacji biznesowych, a spełnienie drugiej pozwoli na pokrycie ewentualnej szkody przez zakład ubezpieczeń.

Podsumowanie

Jeżeli przewoźnik nie jest zobowiązany umową przewozu do wykonania czynności załadunkowych i rozładunkowych, jest zwolniony z wykonania tych czynności. Jeżeli pomimo tego podejmie się ich wykonania, jego odpowiedzialność za uszkodzenie towaru w czasie tych czynności nie będzie podlegać Konwencji CMR. Nie oznacza to, że w ogóle nie będzie ponosił odpowiedzialności. Analogicznie jak w opisanym przypadku, może zostać zobowiązany do naprawienia szkody na podstawie innych przepisów. W przypadku czynnego uczestniczenia kierowców w załadunkach i rozładunkach, bezpieczniejszym wydaje się każdorazowe wpisywanie takich obowiązków do umów przewozu – pod warunkiem, że polisa OCP jest rozszerzona o szkody, które mogą powstać w czasie wykonywania tych czynności.



Jerzy Różyk
*ekspert ds. prawa przewozowego,
oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń
transportowych*

CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info