

# WPROWADZENIE

W transporcie krajowym jak i międzynarodowym dość często dochodzi do sytuacji, które generują dodatkowe koszty zarówno po stronie nadawcy towaru jak i przewoźnika wykonującego przewóz. Mówi się o nich jako o szkodach w transporcie. Szkody te mogą przybrać najróżniejsze postacie – mogą być związane z nieprawidłowym wykonaniem lub niewykonaniem umowy, niezastosowaniem się do konkretnych instrukcji, jednak te najpowszechniej znane uregulowane są przepisami prawa i są to utrata, ubytek, uszkodzenie oraz opóźnienie w przewozie przesyłki.

## **Prawo krajowe**

Głównym aktem prawnym opisującym i regulującym kwestie odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu przesyłek w prawie polskim jest ustawa z dnia 15 listopada 1984 roku - Prawo przewozowe oraz ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 roku – Kodeks cywilny.

Zgodnie z art. 65 Prawa przewozowego Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki.

### Art. 65 Prawa przewozowego

*Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki.*

## **Prawo międzynarodowe**

Kwestie odpowiedzialności przewoźnika w prawie międzynarodowym reguluje Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 roku.

Zgodnie z art. 17 Konwencji CMR przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

### art. 17 Konwencji CMR

*przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.*

W niniejszym opracowaniu skupimy się na aspektach związanych z utratą przesyłki czy też jak wskazuje nazewnictwo konwencyjne zaginięciem towaru, a dokładniej jedną z najczęstszych i przysparzających problemów zarówno przewoźnikom jak i nadawcom – kradzieży ładunku.

## ROZDZIAŁ 1 OGÓLNE ZASADY DOTYCZĄCE ODPOWIEDZIALNOŚCI W PRZYPADKU KRADZIEŻY

Pierwszym podstawowym pytaniem jakie powinien sobie zadać każdy przewoźnik, spółka spedycyjna czy też nadawca towaru, a także inne podmioty biorące udział w łańcuchu transportowym to – Kto ponosi odpowiedzialność za kradzież ładunku i na jakich zasadach?

Bez względu na to czy mówimy o przepisach prawa przewozowego czy też Konwencji CMR przyjmuje się, że to przewoźnik ponosi odpowiedzialność za kradzież towaru na zasadzie ryzyka.

### ZASADA RYZYKA

Zasada ryzyka jest najsurowszą zasadą odpowiedzialności kontraktowej – jest ona w całości niezależna od winy przewoźnika i tylko w enumeratywnie wskazanych w przepisach przesłankach może on uchylić się od odpowiedzialności za szkodę. Przewoźnik odpowiada więc bez względu na okoliczności, które szkodę spowodowały. Aby domagać się odszkodowania, osoba uprawniona w ogóle nie musi więc wskazywać powodu powstania szkody – wystarczy, że wydano przesyłkę w dobrym stanie, a odebrano uszkodzoną – na co najczęściej wskazywać będzie dokumentacja załączona do złożonej przewoźnikowi reklamacji.

### 1. Przesłanki egzoneracyjne przewoźnika w prawie krajowym

Prawo przewozowe przewiduje trzy przesłanki na które skuteczne powołanie się przewoźnika powoduje brak zaistnienia jego odpowiedzialności:

1. Przyczyny występujące po stronie nadawcy lub odbiorcy niewywołane winą przewoźnika – tj. najczęściej kwestie dotyczące opakowania towaru czy też wydania błędnych instrukcji jak też wybór nieprawidłowego środka transportu przez klienta.
2. Właściwości towaru – takich jak wysychanie, parowanie, wymrażanie, ulatnianie, zanikanie, rozkurcz, wypłukiwanie, oddychanie, fermentacja, a nawet gnicie
3. Siłę wyższą

Dowód, że szkoda wynikła z jednej z wymienionych okoliczności, ciąży na przewoźniku. Oznacza, to że musi on udowodnić, iż zaszła jedna z wyżej wymienionych przesłanek jeśli nie chce ponosić odpowiedzialności za kradzież ładunku.

Poza trzema przesłankami powyższymi, przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności również gdy udowodni, że utrata towaru powstała co najmniej z jednej z następujących przyczyn:

- nadania pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, niecisłą lub niedostateczną rzeczy wyłączonych z przewozu lub przyjmowanych do przewozu na warunkach