

## Przedawnienie roszczeń wynikających z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów a zły zamiar i niedbalstwo przewoźnika

Poznań, dnia 3 grudnia 2021 r.

Mało który zleceniodawca i mało który przewoźnik zdaje sobie sprawę z tego, jak krótkie terminy przedawnienia roszczeń przewidują przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (dalej: „**Konwencja CMR**”). Co do zasady, termin przedawnienia roszczeń, zarówno wobec przewoźnika, jak i wobec zleceniodawcy, wynosi bowiem zaledwie jeden rok.

Rzecz ma się zgoła inaczej, gdy zachowanie przewoźnika, który nie wykonał umowy przewozu w sposób należyty, jest rażąco naganne i odbiega od stopnia staranności, wymaganego od przewoźnika.

Art. 32 Konwencji CMR stanowi, że:

„Roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, przedawniają się po upływie jednego roku. **Jednak w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata.** Przedawnienie biegnie:

- a) w przypadkach częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy - począwszy od dnia wydania;
- b) w przypadkach całkowitego zaginięcia - począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy, albo, jeżeli termin nie był umówiony - począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika;
- c) we wszystkich innych przypadkach - począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu.



Dnia, wskazanego wyżej, jako wyjściowy dla biegu przedawnienia, nie wlicza się do terminu przedawnienia.”

Mimo iż przepisy Konwencji CMR mają charakter bezwzględnie obowiązujący, to jednak nie regulują one całościowo wszystkich kwestii związanych z umową międzynarodowego przewozu drogowego towarów, np. w zakresie obowiązku wykonania czynności ładunkowych czy też – jak wynika z cytowanego wyżej przepisu art. 32 Konwencji CMR – rozumienia pojęcia „złego zamiaru” i „niedbalstwa”. Z tego względu, niezwykle istotne jest to, aby dokonując analizy roszczeń z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w pierwszej kolejności ustalić, jakiemu prawu podlega umowa.

Na potrzeby niniejszego artykułu, przyjmijmy, że umowa przewozu podlega prawu polskiemu.

I tak, na gruncie prawa polskiego, trzyletni termin przedawnienia roszczeń znajdzie zastosowanie, gdy stronie, wobec której dochodzone jest roszczenie, **można zarzucić winę umyślną lub rażące niedbalstwo**. Wina umyślna zachodzi wówczas, gdy sprawca bezprawnego czynu chce wyrządzić szkodę (dolus directus) lub co najmniej świadomie godzi się na jej wyrządzenie (dolus eventualis). Działaniu lub zaniechaniu sprawcy można zatem przypisać zły zamiar, chęć szkodzenia lub świadomość, że określone działanie lub zaniechanie może wyrządzić szkodę i akceptowanie tego stanu rzeczy. Rażące niedbalstwo zachodzi w przypadku przekroczenia podstawowych, elementarnych zasad ostrożności czy też ogólnie prawidłowego zachowania się w danej sytuacji (D. A., Komentarz, teza 4 do art. 32 oraz powołaną tam literaturę oraz wyrok z dnia 15 marca 2006 roku, sygn. akt I ACa 48/06, OSAB 2006, nr 1, poz. 21).

Rażące niedbalstwo ma bowiem miejsce wówczas, gdy **stopień naganności postępowania przewoźnika jest szczególnie wysoki i drastycznie odbiega od modelu zachowania należytej staranności, chociaż ma on możliwość postąpić prawidłowo** (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 15 marca 2006 roku, sygn. akt I ACa 48/06, OSA 2008/6/22). O rażącym niedbalstwie możemy powiedzieć zatem wówczas, gdy przewoźnik narusza elementarne zasady postępowania, których można od niego oczekiwać jako podmiotu zajmującego się zawodowo przewozem towarów.

Co więcej, „dokonując ustaleń w zakresie rażącego niedbalstwa międzynarodowego przewoźnika drogowego, nie sposób abstrahować od **stopnia staranności wymaganego postanowieniami CMR, czyli najwyższej staranności** (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 7 listopada 1995 r., I ACr 606/95, OSP 1998, z. 10, poz. 172)” (tak: wyrok Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 29 maja 2018 roku, sygn. akt: VIII GC 529/17).



Przepisy – przepisami, orzecznictwo – orzecznictwem, ale jakie zachowania przewoźnika można uznać za szczególnie rażące i naganne?

Założmy, że przewoźnikowi zlecono wykonanie przewozu towaru w temperaturze kontrolowanej. Co do zasady, w sytuacji, gdy przewoźnik nie wykona przewozu w zadanej temperaturze, można mu będzie przypisać rażące niedbalstwo. Oczywiście, przy założeniu, że zmierzył temperaturę ładowanego towaru przy załadunku i nie zgłosił w tym zakresie żadnych zastrzeżeń ani też, że nie doszło do wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, które zarazem zobowiązywałyby, jak i uprawniałyby przewoźnika do podjęcia działań w najlepszym interesie zleceniodawcy.

Za przejaw rażącego niedbalstwa przewoźnika może być uznane niepodstawienie się przez przewoźnika na miejsca załadunku w wyznaczonym terminie, w sytuacji, gdy przewoźnik na przykład pomylił dzień załadunku i zamiast we wtorek – podstawił pojazd dopiero w czwartek.

Czy jednak każde takie zaniedbanie czy omyłka będzie pozwalać na niejako „automatyczne” przypisanie przewoźnikowi rażącego niedbalstwa? Nie. Dlatego też, zgłoszenie roszczeń wobec przewoźnika powinno być poprzedzone wszechstronną analizą obowiązków przewoźnika, w tym tych wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów prawa (w tym z Konwencji CMR) i treści umowy przewozu, a także - zachowania tudzież zaniechania przewoźnika.

Dopiero tak przeprowadzona weryfikacja pozwoli na ustalenie terminu przedawnienia roszczeń, a także – do sformułowania ich w prawidłowej wysokości. Nie można bowiem zapominać, że rażące niedbalstwo przewoźnika – obok przedłużenia terminu przedawnienia roszczeń do trzech lat – wyłącza możliwość powoływania się przez przewoźnika na wyłączenia i ograniczenia jego odpowiedzialności wynikające z Rozdziału IV Konwencji CMR.

