



# Odpowiedzialność przewoźnika drogowego za szkodę w przesyłce towarowej w przewozach krajowych

Jednym z podstawowych aspektów odpowiedzialności przewoźnika jest odpowiedzialność za szkodę w przesyłce towarowej i to temu właśnie zagadnieniu, w zakresie przewozów krajowych, poświęconych zostanie kilka kolejnych artykułów. W pierwszej części cyklu przeanalizujemy podstawy prawne i przesłanki odpowiedzialności przewoźnika.

KRZYSZTOF WYSOCKI

## WPROWADZENIE

Odpowiedzialność przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania usług przewozowych rozpatrywana całościowo jest zagadnieniem bardzo złożonym, zarówno z uwagi na wielość i bogactwo potencjalnych stanów faktycznych, jak również przez wzgląd na zróżnicowanie podstaw

prawnych oraz zasad odpowiedzialności mogących znajdować zastosowanie.

Jednym z podstawowych aspektów odpowiedzialności przewoźnika jest odpowiedzialność za szkodę w przesyłce towarowej i to temu właśnie zagadnieniu, w zakresie przewozów krajowych, poświęconych zostanie kilka kolejnych artykułów.

Problematyka odpowiedzialności przewoźnika drogowego za szkodę w przesyłce

towarowej zostanie przedstawiona w blokach tematycznych. W pierwszym odcinku zaprezentowane zostaną podstawy prawne i przesłanki odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w przesyłce towarowej, a w kolejnych: wyłączenia odpowiedzialności, zakres odszkodowania oraz dochodzenie roszczeń.

## PODSTAWA PRAWNA

Przewozy krajowe podlegają regulacji przepisów Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz.U. 2000 r., Nr 50, poz. 601, z późniejszymi zmianami), a w obszarze nieuregulowanym także przepisom Kodeksu cywilnego.

Podkreślić należy, że przepisy ustawy Prawo przewozowe, w zakresie, w jakim regulują odpowiedzialność przewoźnika, mają charakter bezwzględnie obowiązujący<sup>1</sup>. Tym sa-



mym nie jest możliwe odmienne uregulowanie problemu odpowiedzialności w umowie w sposób niezgodny z tymi przepisami. Takie postanowienia umowne uznać należałoby za nieważne.

### **CHARAKTER I PRZESŁANKI ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA SZKODĘ W PRZESYŁCE**

Przesłanki odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w przesyłce zostały określone w przepisach art. 65 ust. 1 i 2 ustawy Prawo przewozowe. Zgodnie z ich treścią przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania, chyba że utrata, ubytek lub uszkodzenie powstały z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, niewywołanych winą przewoźnika, z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej. Dowód, że szkoda wynikła z jednej z wymienionych okoliczności, ciąży na przewoźniku.

Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę w przesyłce towarowej została ukształtowana na zasadzie ryzyka<sup>2</sup> i jako taka jest niezależna od winy przewoźnika. Przewoźnik odpowiada za szkodę, jeżeli powstała ona w okresie pomiędzy przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem. O powstaniu odpowiedzial-

ności przewoźnika decyduje zatem przede wszystkim związek czasowy szkody z przewozem, a nie wina przewoźnika, rozumiana jako niedochowanie należytej staranności.

Przewoźnik nie uwolni się od odpowiedzialności odszkodowawczej, powołując się na brak swojej winy w powstaniu szkody. Uchylenie się od tej odpowiedzialności możliwe jest tylko w razie wystąpienia okoliczności wymienionych w sposób wyczerpujący w przepisach. Nie oznacza to jednak, że wina jest pozbawiona całkowicie doniosłości prawnej — stopień zawinienia przewoźnika może bowiem wpływać na wysokość odszkodowania, o czym będzie mowa w odcinku poświęconym zakresowi odszkodowania.

Omawiając podstawy odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w przesyłce towarowej, należy przyrzeć się bliżej zagadnieniom: szkody w przesyłce, związku czasowego szkody z przewozem, przyczyny szkody, jak również odpowiedzieć na pytanie, kto jest uprawniony do dochodzenia roszczeń z tytułu szkody w przesyłce.

### **SZKODA W PRZESYŁCE**

Podstawową przesłanką odpowiedzialności przewoźnika jest wystąpienie szkody w przesyłce. Szkoda w przesyłce może przybrać postać: utraty, ubytku lub uszkodzenia.

→ Utrata przesyłki dotyczy zawsze całej przesyłki i sprowadza się do niemożności jej wydania uprawnionemu oraz niemożności wskazania, gdzie przesyłka się znajduje, co wynika z faktu utraty władztwa nad przesyłką. Zgodnie z art. 52 ustawy Prawo przewozowe przesyłkę, która nie nadeszła do miejsca przeznaczenia wskazanego w liście przewozowym w ciągu 30 dni od upływu terminu przewozu, uważa się za utraconą. Przewoźnik na żądanie uprawnionego powinien stwierdzić w liście przewozowym niemożność wydania przesyłki po upływie tego terminu, chyba że już wcześniej stwierdzono nieodwracalny charakter utraty.

→ Ubytek przesyłki to brak ilościowy, inaczej mówiąc, częściowa utrata przesyłki, polegająca na zmniejszeniu miary, wagi, liczby sztuk przesyłki. Dodać należy, że brak ilościowy stanowiący ubytek nie może wpływać na stan lub wartość pozostałych części przesyłki. W literaturze wskazuje się, że w przypadku braku części składowej przesyłki mamy do czynienia nie z ubytkiem, ale z uszkodzeniem<sup>3</sup> przesyłki, przy czym pojęcie „części składowej” należy pojmować nie w potocz-

nym znaczeniu, ale zgodnie z definicją zawartą w art. 47 § 2 Kodeksu cywilnego. Przepis ten przewiduje, że „częścią składową” rzeczy jest wszystko, co nie może być od niej odłączone bez uszkodzenia lub istotnej zmiany całości albo bez uszkodzenia lub istotnej zmiany przedmiotu odłączonego. Jeżeli przedmiotem przesyłki byłby przykładowo pojazd, który został dostarczony bez kół, to taką szkodę należałoby zakwalifikować jako uszkodzenie, a nie ubytek.

→ Uszkodzenie polega na wystąpieniu zmiany jakościowej w przesyłce, prowadzącej do obniżenia jej wartości. Obie te przesłanki muszą wystąpić łącznie, by można było mówić o uszkodzeniu przesyłki. Zmiana jakościowa może polegać przykładowo na zmianie kształtu, konsystencji, wyglądu i może wynikać z działania różnych czynników: mechanicznych (pęknięcie, zmiżdżenie, potłuczenie), atmosferycznych (zalanie, zamrożenie), biologiczno-chemicznych (rozkład, pleśnienie). Uszkodzenie może być częściowe albo całkowite, w tym ostatnim przypadku określa się je mianem „zniszczenia”.

Szkody w przesyłce można ponadto podzielić na szkody jawne i ukryte. Szkody jawne to takie, które przy zachowaniu należytej staranności obiektywnie dają się zauważyć w chwili odbioru przesyłki. Szkody ukryte to natomiast szkody, których nie można zauważyć z zewnątrz w momencie odbioru przesyłki. Szkody jawne muszą zostać zgłoszone najpóźniej przy odbiorze przesyłki, natomiast termin do zgłoszenia przewoźnikowi szkód ukrytych wynosi 7 dni od dnia odbioru przesyłki. Niedochowanie tych terminów skutkuje — poza kilkoma wyjątkami — wygaśnięciem roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika.

Szczegółowe ustalenie rodzaju i rozmiaru szkody w przesyłce powinno nastąpić w formie protokołu szkody. Szczegółowy tryb i sposób protokolarnego ustalenia stanu przesyłki określają przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24.02.2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego (Dz.U. 2006 r., Nr 38, poz. 266). Protokolarnego stwierdzenia nie wymaga natomiast szkoda w postaci utraty przesyłki, ponieważ wynika ona już z samego faktu niemożności wykazania przez przewoźnika dostarczenia i wydania przesyłki odbiorcy, czyli z braku pokwitowania odbioru przesyłki.

## ZWIĄZEK CZASOWY Z PRZEWOZEM

Związek czasowy, jako przesłanka odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w przesyłce, sprowadza się do tego, że szkoda powstaje pomiędzy przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem, a więc w okresie, gdy przesyłka znajduje się we władaniu przewoźnika. W literaturze wskazuje się, że w pewnych sytuacjach takie ścisłe rozumienie związku czasowego szkody z przewozem mogłoby prowadzić do nieuzasadnionego wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika.

Chodzi tutaj o takie przypadki, w których do powstania szkody w przesyłce dochodzi co prawda po zakończeniu przewozu, ale na skutek zdarzenia mającego miejsce w czasie przewozu — na przykład zepsucie się przyjętego towaru na skutek wykonywania jego przewozu w niewłaściwych warunkach temperatury. O odpowiedzialności przewoźnika powinien zatem przesądzać fakt, iż zdarzenie powodujące szkodę miało miejsce w czasie przewozu, choćby sama szkoda ujawniła się później<sup>1</sup>.

W wypadku szkód jawnych ustalenie związku czasowego szkody z przewozem jest ułatwione dzięki domniemaniu prawnemu przewidzianemu w art. 781 § 2 Kodeksu cywilnego. W myśl tego przepisu, jeżeli przewoźnik przyjmie przesyłkę od nadawcy bez zastrzeżeń, domniemywa się, iż w chwili rozpoczęcia przewozu znajdowała się ona w stanie należyty. W oparciu o to domniemanie samo stwierdzenie szkody jawnej w momencie odbioru wystarcza, aby przypisać przewoźnikowi odpowiedzialność za taką szkodę, chyba że przewoźnik je obali albo powoła się na okoliczności wyłączające jego odpowiedzialność.

Inaczej sytuacja przedstawia się w przypadku szkód ukrytych. Pociągnięcie przewoźnika do odpowiedzialności za szkodę ukrytą wymaga — poza zgłoszeniem szkody ukrytej w ciągu 7 dni od dnia odbioru przesyłki — udowodnienia, że szkoda ta powstała w czasie przewozu, a nie przed przyjęciem przesyłki do przewozu albo po wydaniu jej odbiorcy. Powoływanie się przez osobę uprawnioną na domniemanie prawne wynikające z art. 781

§ 2 Kodeksu cywilnego, w celu wykazania, że szkoda ukryta nie istniała w momencie przyjęcia przesyłki do przewozu, wydaje się jednak co najmniej dyskusyjne. Przepis ten winien być — w ocenie autora — interpretowany z uwzględnieniem poprzedzającego go przepisu art. 781 § 1 Kodeksu cywilnego stanowiącego co następuje: „Jeżeli stan zewnętrzny przesyłki lub jej opakowanie nie są odpowiednie dla danego rodzaju przewozu, przewoźnik może żądać, aby wysyłający złożył pisemne oświadczenie co do stanu przesyłki, a w przypadku rażących braków odmówić przewozu.” Skoro zatem art. 781 § 1 Kodeksu cywilnego dotyczy stanu zewnętrznego przesyłki, to racjonalnym wydaje się wniosek, że kolejny przepis, którym jest art. 781 § 2 Kodeksu cywilnego — przewidujący domniemanie należytego stanu przesyłki w momencie nadania do przewozu — pozostaje z nim w logicznym związku i odnosi się również jedynie do stanu zewnętrznego przesyłki.

W konsekwencji takiej wykładni osoba uprawniona, dochodząc odszkodowania z tytułu szkody ukrytej, winna wykazać, że szkoda ukryta powstała w czasie przewozu, a nie przed przyjęciem przesyłki do przewozu, przy czym posługiwanie się w tym celu domniemaniem przewidzianym w art. 781 § 2 Kodeksu cywilnego uznać trzeba za bezprzedmiotowe, skoro domniemanie to dotyczy jedynie stanu zewnętrznego przesyłki. Gwoli ścisłości zaznaczyć wypada, iż w literaturze zdaje się dominować pogląd odmienny od przedstawionego<sup>5</sup>. Uprawniony, kierując wobec przewoźnika roszczenie odszkodowawcze z tytułu szkody ukrytej, wykrytej po odbiorze przesyłki, zobowiązany jest również wykazać, iż szkoda ta nie powstała po odebraniu przesyłki od przewoźnika, ale wcześniej, w czasie przewozu. Przeprowadzenie takiego dowodu może napotykać na poważne trudności, w takich bowiem wypadkach na pierwszy plan wysuwa się domniemanie faktyczne, że szkoda w przesyłce powstała już po jej wydaniu przez przewoźnika.

## PRZYCZYNA SZKODY

Przepisy ustawy Prawo przewozowe nie wymagają, by osoba dochodząca od prze-

woźnika odszkodowania z tytułu szkody w przesyłce wykazała konkretną przyczynę powstania tej szkody. Z oczywistych względów byłoby to trudne, ponieważ klient przewoźnika zazwyczaj nie ma wiedzy na temat przebiegu przewozu przesyłki. Często zatem bywa tak, że przyczyna szkody nie zostaje ustalona, a mimo to zachodzi odpowiedzialność przewoźnika — przesądza o tym sam fakt powstania szkody w czasie przewozu. W razie wykazania szkody oraz jej związku czasowego z przewozem, przewoźnik ponosi odpowiedzialność za tę szkodę, chyba że powoła się skutecznie na okoliczność wyłączającą jego odpowiedzialność.

## UPRAWNIONY DO DOCHODZENIA ROSZCZEŃ

Podmiotem uprawnionym do dochodzenia od przewoźnika roszczeń z tytułu szkody w przesyłce jest nadawca albo odbiorca w zależności od tego, któremu z tych podmiotów przysługuje uprawnienie do rozporządzania przesyłką w rozumieniu art. 53 ustawy Prawo przewozowe. Nadawca jest uprawniony do rozporządzania przesyłką, a tym samym do dochodzenia ewentualnych roszczeń od przewoźnika, dopóki odbiorca nie dokona odbioru przesyłki lub listu przewozowego albo nie wprowadzi zmian w umowie przewozu. Po wystąpieniu jednego z tych zdarzeń uprawnionym do rozporządzania przesyłką oraz dochodzenia roszczeń staje się odbiorca.

## PODSUMOWANIE

Wykazanie szkody w przesyłce oraz jej związku czasowego z przewozem nie przesądza jeszcze o odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w przesyłce towarowej. Przewoźnik może się bowiem skutecznie powołać na okoliczność wyłączającą jego odpowiedzialność. Przedstawienie i omówienie wyłączeń odpowiedzialności przewoźnika będzie stanowiło przedmiot kolejnego artykułu. ■

**Krzysztof Wysocki**

radca prawny  
dyrektor Departamentu Branży TSL  
w Kancelarii Prawnej  
Grynhoff Woźny Maliński  
krzysztof.wysocki@gwmlegal.pl

1 W. Górski, K. Wesołowski „Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji”, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr sp. z o.o., Gdańsk 2009, str. 146 oraz T. Szanciło „Prawo przewozowe komentarz”, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2008 r., str. 285.

2 A. Kolarski „Prawo przewozowe komentarz”, C.F. Muller Lex utilis, Warszawa 2002, str. 105 oraz K. Włodarska „Umowa drogowego przewozu towarów”, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2006, str. 123.

3 W. Górski, K. Wesołowski „Komentarz do przepisów o umowie przewozu i

spedycji”, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr sp. z o.o., Gdańsk 2009, str. 147 oraz T. Szanciło „Prawo przewozowe komentarz”, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2008 r., str. 288.

4 T. Szanciło „Prawo przewozowe komentarz”, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2008 r., str. 292.

5 W. Górski, K. Wesołowski „Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji”, Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr sp. z o.o., Gdańsk 2009, str. 152-153.