

# Twój towar w drodze – zasady odpowiedzialności przewoźników morskich i drogowych

Współczesny obrót handlowy opiera się na transporcie międzynarodowym: drogowym, morskim oraz lotniczym. Zakup surowców, międzynarodowa sprzedaż towarów oraz zstępujący łańcuch dystrybucji wymagają od kolejnych sprzedawców spełniania podstawowego obowiązku z umowy sprzedaży: wydania towaru kupującemu. Kodeks cywilny (dalej jako k.c.) w art. 545 § 1 wyraźnie stanowi, że sposób wydania i odebrania rzeczy sprzedanej powinien zapewnić jej całość i nienaruszalność, w szczególności zaś sposób opakowania oraz przewozu powinien odpowiadać właściwościom rzeczy.

**W** branży włókienniczej przedmiotem transportu najczęściej są przędza bawełniana, tkaniny (bawełniane, pętelkowe, frotté, z włókien syntetycznych) oraz gotowe wyroby z dzianin. Zarówno z punktu widzenia sprzedawcy, jak i kupującego oraz odbiorców końcowych, niezmiernie istotne jest, aby przesyłka powierzona przewoźnikowi dotarła do miejsca przeznaczenia w terminie, w całości, bez uszkodzeń i ubytków. Prawo przewozowe, krajowe oraz międzynarodowe, zawiera liczne przepisy regulujące odpowiedzialność przewoźnika za szkody transportowe. Ich praktyczna znajomość może okazać się przydatna szczególnie w branży włókienniczej, na szeroką skalę korzystającą z usług spedytorów, przewoźników morskich oraz drogowych.

## Mnogość regulacji we współczesnym prawie przewozowym

Na gruncie krajowego prawa sprzedaży, koszty ubezpieczenia oraz przesłania zakupionych towarów ponosi co do zasady kupujący. Nie jest to reguła bezwzględna, albowiem strony mogą postanowić inaczej i bardzo często w praktyce obrotu tak właśnie się dzieje: sprzedawcy oferują bezpłatny transport, o ile tylko wolumen zamówienia przekracza ustalone przez sprzedawcę progi. W obu przypadkach pojawia się w transakcji przewoźnik - profesjonalista, któremu zleca się wykonanie przewozu towaru z miejsca załadunku do miejsca przeznaczenia. Polskie prawo cywilne zawiera ogólną definicję przewozu, która w zależności od środka transportu: kolej, morski statek handlowy<sup>1</sup>, powietrzny statek cywilny, czy też pojazd silnikowy, ulega modyfikacjom w przepisach szczególnych, uwzględniających specyfikę danego rodzaju przewozu (przewóz kolejowy, morski, lotniczy, drogowy). Należy pamiętać, że przepisy k.c. o umowie przewozu<sup>2</sup> mają charakter pomocniczy i subsydiarny, co oznacza, że stosuje się je tylko wtedy, gdy przepisy szczególne (krajowe lub międzynarodowe) nie regulują danej kwestii przewozowej w sposób odrębny i szczegółowy<sup>3</sup>. Jednakże sama konstrukcja umowy przewozu jest w swej istocie niezmienna: przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy (art. 774 k.c.). Jest to więc umowa dwustronnie zobowiązująca, odpłatna i wzajemna<sup>4</sup>, gdyż ekonomicznym ekwiwalentem usługi przewozu jest przeżożne – tj. zapłata za przewóz, zwane w obrocie również

<sup>1</sup> Morskim statkiem handlowym jest statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, w szczególności do przewozu ładunku lub pasażerów (zob. art. 3 § 2 Kodeksu morskiego z 18 września 2001 r.).

<sup>2</sup> Zob. Tytuł XXV Kodeksu cywilnego: Umowa przewozu, od art. 774 do art. 793 k.c. Stosownie do treści art. 775 k.c. przepisy tytułu XXV Kodeksu cywilnego stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami.

<sup>3</sup> Zob. ustawa z 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, ustawa z 18 września 2001 r. Kodeks morski (k.m.), ustawa z 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze.

<sup>4</sup> Definicja legalna umowy wzajemnej znajduje się w art. 487 § 2 k.c.: umowa jest wzajemna, gdy obie strony zobowiązują się w taki sposób, że świadczenie jednej z nich ma być odpowiednikiem świadczenia drugiej.

frachtem<sup>5</sup>. Oczywiście jest, że w wymianie towarowej zasadniczą rolę odgrywa umowa przewozu towarów (*le contrat de transport de marchandises*), który w ujęciu chronologicznym ewoluował wraz z cywilizacyjnym rozwojem ludzkości: najwcześniej wykształcił się przewóz morski (starożytność), następnie przewóz kolejowy (rewolucja przemysłowa), następnie masowy przewóz drogowy i lotniczy (XX w.). Obecnie zaś jesteśmy świadkami rozwoju przewozu multimodalnego (z zastosowaniem różnych środków transportu, minimalizując negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne), jednocześnie wkraczając w erę transportu kosmicznego.

## Transport morski i odpowiedzialność przewoźnika morskiego

Kodeksowa definicja przewozu morskiego znajduje się w art. 103 Kodeksu morskiego, zgodnie z którym, przez umowę przewozu ładunku przewoźnik podejmuje się, za wynagrodzeniem, przewiezienia rzeczy drogą morską. Prawo morskie, stanowiące z natury swej oraz wskutek historycznych uwarunkowań przedmiot regulacji międzynarodowych, zawiera szereg zasad właściwych dla przewozu drogą morską. I tak, międzynarodowe Reguły Haskie z 25 sierpnia 1924 r. (*Règles de La Haye*)<sup>6</sup>, zmodyfikowane następnie przez Reguły Visby (*Règles de Visby*)<sup>7</sup>, zawierają ujednolicone zasady odpowiedzialności przewoźnika morskiego za utratę lub uszkodzenie przewożonego ładunku (reguły te określa się skrótem RHV, *Les Règles de La Haye-Visby*). W świetle reguł RHV morski przewóz towarów obejmuje czas, jaki upływa od załadowania towarów na statek (przez sprzedawcę, załadowcę lub przewoźnika), aż do wyładowania ich ze statku. Na przewoźniku morskim ciąży obowiązek dochowania należytej staranności (*diligence raisonnable*), którą musi się wykazać przed i na początku podróży, aby:

1. doprowadzić statek do stanu nadającego się do żeglugi,
2. należyście zaopatrzyć, obsadzić załogą i zaprowiantować statek,
3. przystosować i doprowadzić do dobrego stanu ładownie, chłodnie i lodownie oraz wszelkie inne części statku, w których są ładowane towary, dla ich przyjęcia, przewozu i zachowania.

Od momentu załadowania towarów na statek przewoźnik ma obowiązek sprawowania pieczy nad ładunkiem. Nie oznacza to jednak, że w każdym przypadku doznania szko-

<sup>5</sup> niem. *die Fracht*, fr. *le fret*.

<sup>6</sup> Konwencja Międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad prawnych dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 roku. Ustawa z dnia 20 lutego 1936 r. w sprawie ratyfikacji konwencji międzynarodowych: 1) dotyczącej konosamentów i 2) dotyczącej ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich (Dz.U. 1936 nr 15 poz. 139).

<sup>7</sup> Protokół z 23 lutego 1968 r. oraz Protokół z 21 grudnia 1979 r. Kolejne konwencje międzynarodowe, takie jak konwencja z 31 marca 1978 (Reguły hamburskie / *Règles de Hambourg - Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer*) oraz konwencja z 11 grudnia 2008 roku (Reguły rotterdamskie / *Règles de Rotterdam - Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer*) nie zyskały jeszcze zastosowania na większą skalę z uwagi na niski stopień ratyfikacji (aczkolwiek Reguły hamburskie stosuje Liberia – państwo słynące z rejestracji statków morskich, natomiast Reguły rotterdamskie ratyfikowało tylko pięć państw: Hiszpania, Togo, Kongo, Kamerun i Benin).

dy w przesyłce przewoźnik będzie za nią cywilnie odpowiedzialny. Mianowicie, **istnieje możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności, jeżeli tylko przewoźnik wykaże wystąpienie okoliczności zwalniającej go z odpowiedzialności**. Katalog okoliczności zwalniających jest dość obszerny, tak w prawie międzynarodowym, jak i w polskim Kodeksie morskim. Już w regułach Haskich ustanowiono, że przewoźnik nie będzie odpowiedzialny za stratę lub szkodę wynikającą lub pochodzącą:

1. z czynów, niedbalstwa lub wady kapitała, marynarza, pilota lub nadzorców przewoźnika w żegludze lub administracji statku (art. 165 § 2 pkt 1 k.m.),
2. z pożaru (o ile nie został spowodowany przez czyn lub z winy przewoźnika (art. 165 § 2 pkt 2 k.m.),
3. z ryzyka, niebezpieczeństw lub wypadków na morzu lub na innych wodach żeglownych (art. 165 § 2 pkt 3 k.m.),
4. z siły wyższej (art. 165 § 2 pkt 4 k.m.)<sup>8</sup>,
5. z działań wojennych (art. 165 § 2 pkt 5 k.m. dodatkowo precyzuje, że chodzi również o działania wrogie dobru i porządkowi publicznemu, rozruchy i zaburzenia wewnętrzne, co w prawie traktatowym nazwano zbiorczo jako działania wrogów społeczeństwa),
6. z postanowienia lub przymusu ze strony panującego, władz bądź ludu, lub też zajęcia sądowego (art. 165 § 2 pkt 6),
7. z ograniczeń wynikłych z kwarantanny (art. 165 § 2 pkt 7),
8. z czynu lub przeoczenia załadowcy lub właściciela towarów, jego agenta lub przedstawiciela (art. 165 § 2 pkt 14 k.m. dookreśla, że chodzi o frachtującego, jak również o odbiorcę towarów),
9. ze strajków lub lokautów albo zastojów lub przeszkód w pracy, częściowych lub całkowitych, z jakiegokolwiek przyczyny (art. 165 § 2 pkt 8),
10. z rozruchów lub zaburzeń cywilnych,
11. z ratowania lub usiłowania ratowania życia lub mienia na morzu<sup>9</sup> (art. 165 § 2 pkt 9),
12. z wady ukrytej (naturalnej właściwości lub wadliwości ładunku powodujących w ładunku ubytek objętości, wagi albo inną stratę, art. 165 § 2 pkt 10),
13. z niedostatecznego opakowania (art. 165 § 2 pkt 11),
14. z niewłaściwego oznakowania ładunku (niedostateczność lub niedokładność znaków ładunku, art. 165 § 2 pkt 12),
15. z wad niedających się zauważyć pomimo zachowania należytej staranności (wady ukryte, art. 165 § 2 pkt 13),
16. z każdej innej przyczyny wynikłej bez winy przewoźnika, jego agentów i osób zatrudnionych przez przewoźnika.

<sup>8</sup> Pojęcie siły wyższej (*vis maior*, *force majeure*) przybliżyłem Czytelnikowi w artykule pt. „Wpływ siły wyższej (*force majeure*) na zobowiązania umowne”, który ukazał się w Przeglądzie Włókienniczym nr 1/2021. Reguły RHV posługują się sformułowaniem « *acte de Dieu* », co ma na celu ograniczenie przypadku siły wyższej wyłącznie do sytuacji spowodowanych przyczynami naturalnymi (np. huragan, tsunami).

<sup>9</sup> Niesienie pomocy na morzu to klasyczna przyczyna zwalniająca przewoźnika morskiego z odpowiedzialności za szkodę transportową. W ten sposób prawo morskie realizuje zasadę solidarności na pełnym morzu.

## KODEKSOWA DEFINICJA PRZEWOZU MORSKIEGO ZNAJDUJE SIĘ W ART. 103 KODEKSU MORSKIEGO

Zważywszy na mnogość przyczyn zwalniających przewoźnika z odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie ładunku, niezmiernie trudno będzie wykazać w konkretnym przypadku, że doznana szkoda w przesyłce (która statystycznie najczęściej powstaje właśnie na pełnym morzu) powstała nie z przywołanego przez przewoźnika zdarzenia mieszczącego się w katalogu okoliczności zwalniających, tylko z innych jeszcze okoliczności, na dodatek zawinionych przez przewoźnika. Udowodnienie w takiej sytuacji konkretnej winy przewoźnika, tj. braku dochowania przez niego staranności w sprawowaniu pieczy nad ładunkiem, jawi się jako dowód wręcz niemożliwy do przeprowadzenia dla nadawcy lub odbiorcy ładunku – *probatio diabolica*. Prawo morskie jest więc skrajnie przychylnie dla przewoźników morskich, co wynika zapewne z historycznych doświadczeń w transporcie morskim (droga w nieznane, piractwo, ryzyka pogodowe), co jest obecnie krytykowane przez nadawców, załadowców oraz odbiorców towarów transportowanych drogą morską.

### Przewóz drogowy towarów – prawo krajowe oraz Konwencja CMR

Nie tylko przewóz morski rodzi całkiem realne ryzyko sporu między wszystkimi zainteresowanymi: nadawcą, przewoźnikiem i odbiorcą towarów. Bardzo często przewoźnicy drogowi pozywają o zapłatę tej części przewoźnego, co do której nadawcy składają zastrzeżenie, oświadczając, że nie zapłacą w całości wynagrodzenia przewoźnika, albowiem towar dotarł na miejsce przeznaczenia w stanie uszkodzonym (np. zawilgocenie transportowanych tkanin). Przewoźnicy z kolei powołują się na treść listu przewozowego CMR, najczęściej na wzmiankę „jakość i stan towaru nie badane przez przewoźnika; bez odpowiedzialności za rzeczywistą zawartość opakowań” (zob. rubryka w liście CMR „Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika”). Takie dodatkowe oświadczenie przewoźnika ma daleko idące skutki, zwłaszcza w ewentualnym procesie sądowym o zapłatę pozostałej (tj. niezapłaconej przez nadawcę) części umówionego wynagrodzenia przewoźnika. Sądy gospodarcze w sprawach dotyczących umowy przewozu są dość rygorystyczne i formalnie analizują sprawę przede wszystkim pod kątem zgodności dokumentów oraz przebiegu postępowania reklamacyjnego z wymogami prawa przewozowego. W sprawach, w których mamy do czynienia z transportem międzynarodowym, sądy stosują Konwencję o umowie międzynarodowego transportu drogowego towarów (CMR<sup>10</sup>), podpisaną w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (dalej jako: *Konwencja CMR*). Przepisy konwencyjne stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów

<sup>10</sup> *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route* (CMR), Genève, 19 mai 1956. CMR to francuski skrót, który oznacza: *contrat de transport international de marchandises par route*, czyli umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Polska złożyła dokument ratyfikacyjny Konwencji CMR w dniu 13 czerwca 1962 r., sama zaś Konwencja CMR weszła w życie w stosunku do Polski 11 września 1962 r. (zob. Dz.U. 1962 nr 49 poz. 239; oświadczenie rządowe z dnia 25 lipca 1962 r. w sprawie ratyfikacji przez Polskę Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej wraz z Protokołem podpisania w Genewie dnia 19 maja 1956 r.). Obecnie stronami Konwencji CMR jest 58 państw i ma ona charakter powszechny.

pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem, który przystąpił do Konwencji CMR. Należy pamiętać, że w kwestiach nieuregulowanych Konwencją CMR zastosowanie mają co do zasady przepisy polskiego Kodeksu cywilnego, dotyczące umowy przewozu i zobowiązań umownych. Konwencja CMR nie odnosi się np. do wynagrodzenia przewoźnika za dokonanie przewozu, wobec czego w procesach sądowych o zapłatę lub dopłatę do przewoźnego, sędzia gospodarczy posiłkowo będzie stosował krajową regulację kodeksową. Pozostałe zaś aspekty przewozu, takie jak: list przewozowy (i poczynione w nim wzmianki), obowiązki wysyłającego oraz odbiorcy, odpowiedzialność za przesyłkę oraz procedura reklamacyjna są kompleksowo uregulowane w Konwencji CMR. W praktyce może więc dochodzić do zbiegu przepisów



## MOŻE DOCHODZIĆ DO ZBIEGU PRZEPISÓW KRAJOWYCH I MIĘDZYNARODOWYCH W TEJ SAMEJ SPRAWIE, GDY NP. PRZEWOŹNIKIEM I NADAWCĄ SĄ POLSCY PRZEDSIĘBIORCY, A ODBIORCĄ TOWARU ZAGRANICZNY KLIENT NADAWCY

krajowych i międzynarodowych w tej samej sprawie, gdy np. przewoźnikiem i nadawcą są polscy przedsiębiorcy, a odbiorcą towaru zagraniczny klient nadawcy.

### Odpowiedzialność przewoźnika drogowego – na co zwracać szczególną uwagę?

Odpowiedzialność przewoźnika za uszkodzenie przesyłki jest przedmiotem szczegółowej regulacji w Konwencji CMR, wobec czego nienależyte wykonanie umowy przewozu, polegające na spowodowaniu ubytku lub uszkodzeniu przewożonych rzeczy nie podlega regulacji Kodeksu cywilnego. Podobnie jak w prawie morskim, również na gruncie przepisów regulujących drogowy przewóz towarów na trasie międzynarodowej, przewoźnik odpowiada za szkodę powstałą w ściśle określonym przedziale czasu, to jest w okresie, kiedy powierzony towar znajduje się w jego pieczy. Mianowicie, przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę transportową (tj. całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub uszkodzenie przesyłki), która wystąpiła w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem do rąk osoby uprawnionej (odbiorcy lub jego przedstawiciela). Przewoźnik odpowiada również za opóźnienie z dostawą, co jest oczywiste, z uwagi na wymóg wykonywania zobowiązań cywilnych w ściśle określonym i wiążącym dla obu stron terminie. Przepisy Konwencji CMR nie wskazują jednak wobec kogo przewoźnik ponosi odpowiedzialność, a zatem zastosowanie znajdują ogólne zasady odpowiedzialności odszkodowawczej, zgodnie z którymi uprawnionym do odszkodowania jest jedynie ten, kto poniósł

rzeczywisty uszczerbek majątkowy podlegający naprawieniu. Tak więc dopiero wtedy, gdy zostanie ustalone kto konkretnie poniósł szkodę i w jakiej wysokości, wówczas wkracza odpowiedzialność przewoźnika za uszkodzenie towaru. Zgodnie z art. 25 Konwencji CMR przewoźnik ma obowiązek zapłacić kwoty, o jaką zmniejszyła się wartość towaru. Niemniej jednak przepisy konwencyjne zawierają obszerny katalog sytuacji, które wyłączają odpowiedzialność przewoźnika za szkodę transportową. I tak, przewoźnik będzie zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli tylko **zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku przyczyn, wprost wskazanych w przepisach Konwencji CMR**. Do przyczyn tych zaliczamy:

1. użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych opończę, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym,
2. brak lub wadliwe opakowanie (jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie),
3. manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na ich rachunek (należy pamiętać, że czynności załadunku są po stronie nadawcy, chyba że inaczej umówiono się z przewoźnikiem),
4. naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek, działanie robactwa lub gryzoni,
5. niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki,
6. przewóz żywych zwierząt.

Analogicznie więc jak w przewozie morskim, odpowiedzialność przewoźnika jest obwarowana katalogiem wyłączeń, z których przewoźnicy w praktyce korzystają. Co więcej, Konwencja CMR nakłada na poszkodowanych obowiązek przeprowadzenia postępowania reklamacyjnego, w ramach którego to poszkodowany winien udowodnić, iż konkretna szkoda transportowa nie została spowodowana

całkowicie lub częściowo przyczyną zwalniającą, na którą powołuje się przewoźnik, ale wręcz przeciwnie: należy bowiem wykazać to, że przyczyną szkody transportowej jest zdarzenie, które miało miejsce w trakcie przewozu i za które przewoźnik odpowiada. Krótko mówiąc, sytuacja dla osoby poszkodowanej nie jest komfortowa, albowiem trzeba obalić domniemanie prawne chroniące przewoźnika, w świetle którego, jeżeli tylko przewoźnik ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej lub kilku przyczyn zwalniających (np. fotografia wadliwego opakowania wykonana w czasie załadunku, zapis telewizji przemysłowej), wówczas Konwencja CMR nakazuje przyjąć, że szkoda transportowa z tych właśnie okoliczności wynika. Dowód przeciwny, podobnie jak w transporcie morskim, jawi się jako niemożliwy do przeprowadzenia – *probatio diabolica*.

#### **Pozostałe nadzwyczajne zdarzenia mające wpływ na przewóz drogowy lub morski**

W okolicznościach pandemii choroby zakaźnej COVID-19 bardzo często zdarza się, że dosłownie w ostatniej chwili podejmowane są przez władze publiczne różnych państw decyzje (zamknięcie granic, ogłoszenie stanu epidemii, nałożenie obowiązku kwarantanny), które mają wpływ na rozpoczęcie, względnie na kontynuowanie przewozu. Prawo przewozowe reguluje również i takie przypadki, zezwalając jednej ze stron na jednostronne zakończenie umowy. W świetle bowiem art. 162 § 1 Kodeksu morskiego każda ze stron może odstąpić od umowy przewozu bez obowiązku wynagrodzenia szkody drugiej stronie, jeżeli przed odejściem statku z miejsca załadowania:

1. wybuchła wojna grożąca niebezpieczeństwem dla statku lub ładunku albo ogłoszono blokadę portu, w którym statek się znajduje lub portu przeznaczenia ładunku,
2. zatrzymano statek na zarządzenie władz z przyczyn niezależnych od stron (np. objęcie załogi przymusową kwarantanną, tzw. *vis imperium*),
3. zajęto statek dla potrzeb państwowych,
4. wydano zakaz wywozu z miejsca załadowania albo zakaz przewozu do miejsca przeznaczenia danego ładunku (takie

REKLAMA

**EAKTYWNY DRUK CYFROWY FARBIARNIA**

*jedna firma,  
tysiące kolorów*

**JANIS**  
DRUKARNIA  
FARBIARNIA



**ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY!**

[janis.pl](http://janis.pl)

sytuacje miały miejsce w odniesieniu do niektórych wyrobów medycznych na początku pandemii COVID-19).

Kodeksowa regulacja ma charakter prewencyjny, gdyż znajduje zastosowanie już na przedpolu wykonania przewozu (rozpoczęcia przemieszczania ładunku), tak aby nie doprowadzić do wyrządzenia jeszcze większej szkody po stronie nadawcy lub odbiorcy. W razie złożenia oświadczenia o odstąpieniu od umowy z powodu okoliczności enumeratywnie wymienionych w Kodeksie morskim, koszty wyładowania towarów ze statku ponosi strona, która od umowy odstąpiła. Jeżeli zaś informacja np. o blokadzie portu przeznaczenia dotarła do zainteresowanych stron już po opuszczeniu przez statek portu załadunku, również i wtedy każda ze stron umowy przewozu może skorzystać z prawa odstąpienia, mimo faktycznego rozpoczęcia podróży. W tym przypadku frachtujący zobowiązany jest zapłacić fracht dystansowy oraz ponosi koszty wyładowania. Oczywiście odrębnie

od działań państw należy traktować przypadki piractwa morskiego, które w żaden sposób nie pochodzą od władzy publicznej i są powszechnie traktowane jako przestępstwa prawa międzynarodowego (*delictum iuris gentium*). Piractwo morskie jest ścigane na morzu pełnym na podstawie zwyczajowego oraz traktatowego prawa międzynarodowego<sup>11</sup>, z kolei poszczególne państwa definiują akty piractwa w krajowych kodeksach karnych. Polski Kodeks karny w art. 166 § 1 przewiduje karę do dwunastu lat pozbawienia wolności w stosunku do sprawcy, który stosując podstęp albo gwałt na osobie lub groźbę bezpośredniego użycia takiego gwałtu, przejmuje kontrolę nad statkiem wodnym lub powietrznym. Również same przygotowania do uprawiania piractwa morskiego są karalne: kto uzbraja lub przysposabia statek morski przeznaczony do dokonania na morzu rabunku lub na takim statku przyjmuje służbę, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10 (art. 170 § 1 k.k.). Również i na lądzie mają miejsce sytuacje, w których dochodzi do zaboru (w wyniku kradzieży lub rozboju) ładunku przewożonego drogą lądową, a w skrajnych przypadkach do zaboru całego środka transportu (kradzież ciągnika siodłowego z naczepą), wraz z przewożonym towarem. Każda taka sytuacja powinna być indywidualnie oceniana, z perspektywy odpowiedzialności przewoźnika i zachowania kierowcy w okolicznościach danego wypadku. Co do zasady, od przewoźnika – profesjonalisty w dziedzinie zarobkowych przewozów towarów wymaga się podwyższonej, zawodowej miary staranności. Wobec czego, kierowcy zatrudnieni w przedsiębiorstwie przewozowym winni być odpowiednio przeszkoleni oraz wyczuleni na wszelkie kwestie związane z ich bezpieczeństwem osobistym oraz

<sup>11</sup> Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. oraz oświadczenie Rządowe z dnia 23 czerwca 2001 r. w sprawie mocy obowiązującej Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzonej w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. oraz Porozumienia w sprawie implementacji części XI Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r., sporządzonego w Nowym Jorku dnia 28 lipca 1994 r., Dz.U. 2002 nr 59 poz. 543 i 544. Zob. art. 101 Konwencji z Montego Bay zawierającej międzynarodową definicję piractwa morskiego.

sprawowaniem należytej pieczy nad powierzonym ładunkiem oraz samym pojazdem. Dlatego też niezbędne postoje, spożywanie posiłków, parkowanie oraz nocowanie kierowców nie mogą odbywać się z uszczerbkiem dla prawidłowego i terminowego wykonania przewozu, na całej długości trasy. Powyższe wymogi świetnie ilustruje rozstrzygnięcie Sądu Najwyższego we Francji<sup>12</sup>, w którym uznano, że przewoźnik nie może zwolnić się z odpowiedzialności z powołaniem się na kradzież dokonaną przez osoby trzecie, w sytuacji, kiedy to kierowca pozostawia ciężarówkę w Paryżu na całą noc, bez

## ODRĘBNIIE OD DZIAŁAŃ PAŃSTW NALEŻY TRAKTOWAĆ PRZYPADKI PIRACTWA MORSKIEGO, KTÓRE W ŻADEN SPOSÓB NIE POCHODZĄ OD WŁADZY PUBLICZNEJ

ochrony, dodatkowo ze świadomością cennego ładunku, wprawdzie zamkniętą, ale bez zabezpieczenia odpowiednim urządzeniem antywłamaniowym<sup>13</sup>.

### Podsumowanie

W dobie masowego transportu surowców i towarów drogą morską lub lądową, umowa przewozu jawi się jako nieodłączny element handlu i współczesnej wymiany międzynarodowej. Nie bez przyczyny starożytni mawiali *navigare necesse est*, co współcześni mogą z pewnością uzupełnić o konieczność sprawnego nawigowania w gąszczu przepisów międzynarodowych i krajowych regulujących umowę przewozu. Najważniejsze pozostało jednak niezmiennie, niezawodny przewoźnik to prawdziwy skarb tak dla nadawcy, jak i odbiorcy zakupionych towarów.

<sup>12</sup> *Cour de Cassation de France*, ch. Com. 13 janvier 1981, Sté Création TRIUMPH c/. Sté HANSEN Transport de Confection. Sąd francuski wprost stwierdził, że zachowanie kierowcy stanowiło wyjątkowo ciężką winę (*la faute lourde*) w rozumieniu art. 29 Konwencji CMR.

<sup>13</sup> Inne przypadki, w których sądy europejskie uznawały odpowiedzialność przewoźnika w przypadku dokonania kradzieży lub rozboju szczegółowo omawia sędzia dr Tomasz Szancitło w: *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, wyd. C.H. Beck, Warszawa 2013, s. 284 – 289.



### adw. Bogumił Sieczkowski

bogumil@sieczkowski-kancelaria.pl  
Autor jest adwokatem i prawnikiem europejskim (juriste européen FR, Université de Tours), od ponad dziesięciu lat prowadzi indywidualną praktykę adwokacką. Specjalizuje się w prawie prywatnym, międzynarodowym, obsługuje spółki prawa handlowego, w tym również w obszarze prawa pracy.