

PROWADZENIE DZIAŁALNOŚCI TRANSPORTOWEJ W NIEMCZECH

CASE STUDY - ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA PRZED NIEMIECKIMI SĄDAMI ZA USZKODZENIA PRZEWOŻONEGO TOWARU NA SKUTEK PRZEDOSTANIA SIĘ UCHODźCÓW DO SAMOCHODU DOSTAWCZEGO

IMIGRANCI NA PACE, A NIEMIECKIE SĄDY

 Damian Wypior

Znaczna część postępowań przed sądem w Niemczech w zakresie prawa transportu to procesy dotyczące odpowiedzialności cywilnej. Prawo niemieckie i umowa przewozu w międzynarodowym transporcie drogowym (dalej określana jako CMR) przewidują zasadniczo, że w przypadku udokumentowanych uszkodzeń przewożonego towaru, który znajduje się pod opieką przewoźnika, przewoźnik ponosi tylko kwotowo ograniczoną odpowiedzialność (ustalane wg wagi przesyłki). Niemniej przy tak zwanym kwalifikowanym zawinieniu, przewoźnik może ponieść odpowiedzialność za pełne szkody lub też może zostać zwolniony z odpowiedzialności po przedłożeniu dowodu odciążającego.





W praktyce odszkodowanie wypłaca standardowo ubezpieczyciel zleceniodawcy, na skutek czego roszczenie odszkodowawcze zleceniodawcy wobec przewoźnika przechodzi zgodnie z przepisami na firmę ubezpieczeniową. Jeżeli przewoźnik (lub jego ubezpieczyciel) odmawia dokonania płatności, to sprawa trafia do sądu. Przy czym właściwość niemieckiego sądu wynika albo z umowy transportowej, albo z przepisów prawnych.

Uchodźcy w ładowni

Ostatnio w swojej praktyce adwokackiej miałem interesujący przypadek o odpowiedzialności cywilnej przewoźnika za uszkodzenie przewożonego towaru przez uchodźców, którzy w sposób niezauważony przedostali się do naczepy. W grudniu 2015 r. niemiecki zleceniodawca zlecił polskiej firmie przewozowej realizację transportu z Niemiec do Wielkiej Brytanii. Kierowcy firmy transportowej pojechali po zrealizowanym w Niemczech ładunku do tunelu pod kanałem La Manche. Podczas kontroli bezpieczeństwa przed tunelem pod kanałem La Manche stwierdzono, że w naczepie znajduje się duża liczba uchodźców. Zostali oni zabrani przez francuską policję z pojazdu, przejazd do Wielkiej Brytanii był kontynuowany i przesyłka została rozładowana. Podczas kontroli przewożonego towaru stwierdzono uszkodzenie ładunku. Firma, w której zleceniodawca był ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej zwróciła koszty poniesionych szkód i zaczęła dochodzić odszkodowania przed niemieckim sądem na podstawie przeniesionego prawa od reprezentowanego przeze mnie polskiego przewoźnika. Powołany w pierwszej instancji sąd krajowy w Koblencku odrzucił skargę firmy ubezpieczającej od odpowiedzialności cywilnej.

Niemożliwość uniknięcia okoliczności

Odpowiedzialność polskiego przewoźnika wynikała w tym przypadku z ustaleń CMR. Ustalenia CMR obejmują każdą umowę o odpłatnym transporcie towarów drogą lądową przy wykorzystaniu pojazdów mechanicznych, kiedy miejsce przejęcia

towaru i przewidziane do wysyłki miejsce znajdują się w dwóch różnych państwach, z których przynajmniej jedno państwo jest stroną umowy.

W tym spornym przypadku towar miał zostać przewieziony samochodem ciężarowym z Niemiec do Wielkiej Brytanii, obydwa państwa są stronami umowy CMR.

Zgodnie z ustaleniami CMR przewoźnik ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie towaru, o ile strata miała miejsce pomiędzy czasem przejęcia towaru a jego dostawą. W tym przypadku bezspornym było to, że towar został przejęty w stanie nieuszkodzonym, a uszkodzony został przez uchodźców, którzy włamali się do naczepy, dopiero podczas transportu.

Jednak polski przewoźnik został zwolniony z odpowiedzialności, ponieważ zgodnie z opinią sądu, uszkodzenie było spowodowane przez okoliczności, których nie mógł uniknąć i skutkiem których nie mógł zapobiec. Niemożność w rozumieniu CMR należy założyć zgodnie z niemieckim orzecznictwem sądu niemieckiego wtedy, kiedy przewoźnik udowodni, że nie mógłby uniknąć szkody nawet przy zastosowaniu maksymalnej, możliwej dla przewoźnika staranności. Decydującym jest zatem, czy szkody nie uniknąłby nawet „optymalny przewoźnik”. Ten warunek sąd potraktował jako spełniony. W postępowaniu dowodowym (przesłuchanie dwóch kierowców jako świadków) stwierdzono mianowicie, że uchodźcy najprawdopodobniej przedostali się do samochodu ciężarowego dopiero po zatrzymaniu się pojazdu na skutek korka w obszarze pomiędzy zjazdem z autostrady do Calais a tunelem pod kanałem La Manche, podczas masowego ataku uchodźców i przecięciu plandeki. Było zatem trudne do stwierdzenia, czy kierowca miał możliwość zapobieżenia w tej sytuacji przedostaniu się uchodźców. Kierowcy podjechali także, zgodnie z przepisami, przed wjazdem do tunelu pod kanałem La Manche, do miejsca kontroli, podczas której odkryto uchodźców, którzy przedostali się do samochodu i zabrano ich z pojazdu. Także w przypadku zlecenia transportu optymalnemu

Wymagania dotyczące zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności cywilnej są wprawdzie surowe, ale obrona nie jest skazana na porażkę.



Polski przewoźnik został zwolniony z odpowiedzialności, ponieważ zgodnie z opinią sądu, uszkodzenie było spowodowane przez okoliczności, których nie mógł uniknąć i skutkiem których nie mógł zapobiec.

przewoźnikowi nie można było w takich okolicznościach, zgodnie z opinią sądu, oczekiwać od przewoźnika czegoś więcej. Zwolnieniu z odpowiedzialności nie stało na przeszkodzie

również to, że zastosowano samochód ciężarowy z plandeką, a nie samochód ciężarowy z zamkniętą skrzynią. Ponieważ, jeżeli, tak jak tutaj, zlecenie otrzymała firma, która posiada tylko samochody ciężarowe bez zamkniętych skrzyni i jeżeli w zleceniu przewidziano transport takim samochodem ciężarowym, nie można żądać od optymalnego przewoźnika w przypadku transportu do Wielkiej Brytanii załatwienia i zastosowania samochodu ciężarowego z zamkniętą skrzynią.

Spełnione procedury bezpieczeństwa

Już wcześniej sądy niemieckie w dwóch innych przypadkach zajmowały się takim samym problemem. W jednym przypadku sąd krajowy w Hamburgu zanegował odpowiedzialność przewoźnika za przedostanie się uchodźców do środka, w drugim przypadku wyższy sąd regionalny w Kolonii odpowiedzialność potwierdził. Decydującym jest zatem konkretny przypadek i okoliczności jego zajścia.

W tym przypadku decydującym było to, że sąd mógł wykluczyć inne możliwości, poza przedostaniem się uchodźców do samochodu ciężarowego. Polski przewoźnik wprowadził mianowicie dla swoich kierowców już w roku 2013 szkolenia, bazując na wytycznych Agencji ds. Granic i Imigracji Zjednoczonego Królestwa. Poza tym podczas odstawiania samochodu ciężarowego kierowcy są zobowiązani do wypełniania listy punktów kontrolnych, z której wynika, że pojazd podczas wyruszenia w dalszą trasę i po każdej przerwie został sprawdzony pod względem śladów nieuprawnionego przedostania się uchodźców do samochodu. Ta lista punktów kontrolnych mogła zostać przedłożona przed sądem, a jej prawidłowość została potwierdzona przez kierowców. Poza tym kierowcy

wiarygodnie zeznali, że podczas transportu robili wprawdzie krótkie przerwy na zmianę, ale uważali przy tym, żeby nikt nie zbliżał się do samochodu ciężarowego.

Prewencja

Ten przypadek pokazuje, że wymagania dotyczące zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności cywilnej są wprawdzie surowe, ale obrona nie jest skazana na porażkę. Konieczne jest przy tym podjęcie przed transportem wszelkich możliwych działań w celu uniknięcia szkód i zaprotokołowania tych działań, o ile to możliwe np. w formie listy kontrolnej. Zalecana jest także duża ostrożność kierowców i stała kontrola towaru. Również noclegi powinny odbywać się tylko na parkingach strzeżonych. Nie dotyczy to tylko przypadków z uchodźcami, ale także innych sytuacji, które mogą zakończyć się szkodą (na przykład kradzieże).

Ubezpieczyciel od odpowiedzialności cywilnej w ruchu drogowym odwołał się od wyroku sądu krajowego w Koblencji. Odwołanie zostało jednak odrzucone przez sąd odwoławczy, ponieważ moja argumentacja i argumentacja sądu pierwszej instancji w całości się zgadzały.

AUTOR



Adwokat Damian Wypior

Kancelaria BLPA bunk-alliance, Berlin



dwyypior@blpa.law