

Daniel Dąbrowski¹

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO ZA PRACOWNIKÓW
ORAZ OSOBY, DO KTÓRYCH USŁUG PRZEWOŹNIK SIĘ ODWOŁUJE
W ŚWIECLE KONWENCJI CMR**

Streszczenie

W artykule autor wskazuje, że art. 3 CMR regulujący odpowiedzialność przewoźnika za pracowników oraz inne osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje, nie zmienia ogólnych zasad odpowiedzialności przewoźnika określonych w art. 17 i n. konwencji CMR. Przepis ten usuwa jednak wątpliwość, co do dopuszczalności korzystania przez przewoźnika z osób trzecich przy wykonywaniu przewozu. Ponadto – w powiązaniu z art. 29 ust. 2 CMR – pozwala przypisać przewoźnikowi zły zamiar lub niedbalstwo zrównane ze złym zamiarem, w sytuacji gdy można je przypisać pracownikowi przewoźnika lub innej osobie, do której usług przewoźnik się odwołał. Dotyczy to wprawdzie takiej sytuacji, w której pracownik lub inna osoba działa „w wykonywaniu swoich funkcji”, jednak wyrażenie to należy rozumieć bardzo szeroko. W szczególności kradzież przesyłki przez pracownika przewoźnika lub inną osobę, którą posługuje się przewoźnik, musi być uznana za działanie „w wykonaniu funkcji”.

Słowa kluczowe: przewóz drogowy, odpowiedzialność przewoźnika, odpowiedzialność za osoby trzecie, konwencja CMR

¹ dr Daniel Dąbrowski – Katedra Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: daniel.dabrowski@wzieu.pl.

Wstęp

Celem artykułu jest przedstawienie istoty oraz znaczenia regulacji konwencji CMR² przewidującej odpowiedzialność przewoźnika za pracowników oraz inne osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje. Zasadniczą uwagę poświęcono ocenie wpływu wspomnianych przepisów na ogólne zasady odpowiedzialności przewoźnika. Podjęto także próbę rozstrzygnięcia szczegółowych problemów pojawiających się na tle regulacji konwencji związanych z tytułową kwestią.

Poza zakresem artykułu pozostawiono problematykę tzw. przewozów sukcesywnych oraz wzajemnych relacji pomiędzy przewoźnikami wykonującymi takie przewozy³.

Istota i znaczenie przepisów konwencji CMR dotyczących odpowiedzialności przewoźnika za pracowników i inne osoby, do których usług się odwołuje

W prawie zobowiązań regułą jest możliwość wykonania zobowiązania (spełnienia świadczenia) z pomocą osób trzecich. W prawie polskim brak konieczności osobistego wykonania zobowiązania wynika z przepisu art. 356 § 1 k.c., zgodnie z którym: „Wierzyciel może żądać osobistego świadczenia dłużnika tylko wtedy, gdy to wynika z treści czynności prawnej, z ustawy albo z właściwości świadczenia”. Osoby, którymi posługuje się dłużnik przy wykonywaniu zobowiązania, dzieli się na dwie kategorie: pomocników (osoby, z których pomocą dłużnik wykonuje zobowiązanie) oraz podwykonawców (osoby, którym dłużnik powierza wykonanie zobowiązania)⁴. Zgodnie z art. 474 k.c. dłużnik ponosi odpowiedzialność za działania i zaniechania takich osób jak za własne działanie lub zaniechanie.

Konwencja CMR nie zawiera wprost postanowienia upoważniającego przewoźnika do korzystania z pomocy osób trzecich przy wykonywaniu przewozu. Kwestia ta nie budzi jednak żadnych wątpliwości. Pośrednio dopuszczalność korzystania z pomocy takich osób potwierdza art. 3 CMR. Zgodnie z tym przepisem: „Przy stosowaniu niniejszej Konwencji przewoźnik odpowiada, jak za

² Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie 19 maja 1956 r., DzU 1962, nr 49, poz. 238 z późn. zm.

³ Na ten temat zob. np. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013, s. 730 i n.

⁴ Zob. np. W. Popiołek, w: *Kodeks cywilny. Komentarz do artykułów 459–1088*, t. 2, red. K. Pietrzykowski, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2009, s. 52–53.

własne czynności i zaniedbania, za czynności i zaniedbania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji”.

Wskazany przepis pełni kilka istotnych funkcji. Po pierwsze, jak wyżej wskazano, stanowi potwierdzenie dopuszczalności korzystania przez przewoźnika z osób trzecich. Po drugie, eliminuje wszelkie wątpliwości, co do tego, czy przewoźnik może powoływać się np. na brak winy w wyborze przy powierzaniu innej osobie określonych czynności. Przewoźnik nie zostaje zwolniony z odpowiedzialności, choćby wyboru podwykonawcy (pomocnika) dokonał z najwyższą starannością. Po trzecie, przepis art. 3 CMR stanowi dopełnienie art. 29 ust. 2 CMR. Zrównanie czynności i zaniebdań pracowników i innych osób, do których usług przewoźnik się odwołuje, z czynnościami i zaniebdaniami samego przewoźnika pozwala na „automatyczne” odniesienie stopnia winy tych osób do stopnia winy przewoźnika. Wina umyślna (zły zamiar) lub zrównane z nią niedbalstwo pracownika lub osoby, do której usług przewoźnik się odwołał, są uważane za winę umyślną lub niedbalstwo samego przewoźnika. Nie jest natomiast możliwe przypisywanie przewoźnikowi winy kwalifikowanej zarzucanej osobie trzeciej, która nie była zaangażowana w proces przewozu.

Należy jednak podkreślić, że przepis art. 3 CMR nie zmienia ogólnych zasad odpowiedzialności przewoźnika. Przyczynami zwalniającymi z odpowiedzialności są jedynie: wina osoby uprawnionej, zlecenie osoby uprawnionej niewynikające z winy przewoźnika, wada własna towaru oraz okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec (art. 17 ust. 2 CMR). Katalog ten nie obejmuje więc przyczyny w postaci winy osoby innej niż przewoźnik. Przewoźnik ponosiłby odpowiedzialność za działania swoich pracowników oraz innych osób, do których usług się odwołał, nawet wtedy, gdyby w konwencji nie było przepisu art. 3.

Treść art. 3 CMR jest w pewnym stopniu powtórzeniem art. 40 Konwencji CIM z 1952 roku⁵, na której była wzorowana Konwencja CMR⁶. Zgodnie z pierwszym zdaniem tego przepisu: „Kolej odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi posługuje się przy wykonywaniu przejętego na siebie prze-

⁵ Konwencje międzynarodowe o przewozie towarów kolejami (CIM) oraz o przewozie osób i bagażu kolejami (CIV) podpisane w Bernie 25 października 1952 r. wraz z protokołami dodatkowymi, DzU 1956, nr 57, poz. 259 z późn. zm.

⁶ Zob. K. Wesolowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 330.

wozu⁷. Zdanie drugie ma natomiast następujące brzmienie: „Jeżeli jednak pracownicy kolei, na żądanie osoby zainteresowanej, sporządzają listy przewozowe, dokonują tłumaczeń lub spełniają inne czynności, do których kolej nie jest obowiązana, uważa się ich za działających na rachunek osoby, której oddają te usługi”. Odpowiednik tego przepisu nie został zamieszczony w Konwencji CMR⁸. W literaturze jednak trafnie wskazano, że nie oznacza to odrzucenia idei zawartej w tym postanowieniu⁹. Znalazła ona bowiem odzwierciedlenie w przepisach dotyczących odpowiedzialności za nieścisłości lub niedostateczności danych zawartych w liście przewozowym. Zgodnie z przepisem art. 7 ust. 1 CMR odpowiedzialność taką ponosi nadawca. Przepis art. 7 ust. 2 CMR stanowi natomiast: „Jeżeli na życzenie nadawcy przewoźnik wpisuje do listu przewozowego dane przewidziane w ustępie 1 niniejszego artykułu, przyjmuje się w braku dowodu przeciwnego, że działał on na rachunek nadawcy”. Nie ma przy tym wątpliwości, że przepis ten dotyczy także sytuacji, w której dane wpisywane są na życzenie nadawcy przez pracowników przewoźnika lub inne osoby, którymi przewoźnik się posługuje¹⁰. Ponadto jeżeli pracownicy przewoźnika na prośbę nadawcy dokonywaliby czynności, do których przewoźnik nie byłby zobowiązany, można przyjąć, że nie działali w wykonywaniu swoich funkcji, a negatywne skutki tych czynności mogłyby być traktowane jako „wina osoby uprawnionej”¹¹.

Omawiany przepis – podobnie jak zasadnicza część przepisów Konwencji CMR – ma charakter bezwzględnie obowiązujący. Nie jest więc dopuszczalne umowne wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika za pracowników i inne osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje, jak również zmiana zasad tej odpowiedzialności. Wszelkie postanowienia umowne dotyczące tej kwestii musiałyby być uznane za nieważne (art. 41 ust. 1 CMR). Nie ma natomiast przeszkód, by w umowie wyłączono lub ograniczono uprawnienie przewoźnika do korzystania z pracowników lub innych osób (pierwsza opcja wydaje się jednak mało prawdopodobna). Naruszenie takiego postanowienia przez przewoźnika

⁷ Zwraca uwagę brak fragmentu o wykonywaniu przez pracowników oraz inne osoby „swoich funkcji”. W aktualnie obowiązującej konwencji CIM (Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzona w Bernie 9 maja 1980 r., DzU 1985, nr 34, poz. 158, zmieniona Protokołem sporządzonym w Wilnie 3 czerwca 1999 r., DzU 2007, nr 100, poz. 674) przepis art. 40 zd. 1 brzmi następująco: „Przewoźnik odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, z których usług korzysta przy wykonywaniu przewozu, jeżeli pracownicy ci i inne osoby wykonują swoje czynności służbowe”.

⁸ Nie ma go również w aktualnie obowiązującej konwencji CIM.

⁹ K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 330.

¹⁰ Tamże.

¹¹ Tamże, s. 332, s. 434–435.

może prowadzić do powstania odpowiedzialności odszkodowawczej lub – jeżeli umowa to przewiduje – wiązać się z koniecznością zapłaty kary umownej. Nie jest też wykluczone, że w razie gdy na skutek zaniedbania lub działania osoby trzeciej, którą posługuje się przewoźnik, dojdzie do powstania szkody, stopień winy przewoźnika będzie oceniany przy uwzględnieniu faktu naruszenia zobowiązania umownego wyłączającego lub ograniczającego dopuszczalność korzystania przez przewoźnika z osób trzecich.

Zakres zastosowania przepisu art. 3 CMR

Przepis art. 3 CMR odnosi się wyłącznie do odpowiedzialności przewoźnika „przy stosowaniu niniejszej Konwencji”. Nie ma więc wątpliwości, że dotyczy tylko tych sytuacji, w których podstawą odpowiedzialności przewoźnika jest CMR. Dotyczy to w szczególności tytułów odpowiedzialności uregulowanych w przepisach art. 17 CMR, jak również art. 7 ust. 3, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 7 oraz art. 21 CMR. Przepis nie znajduje natomiast zastosowania, jeśli określony przewóz podlega wprawdzie Konwencji, ale przewoźnik ponosi odpowiedzialność za jego niewykonanie lub nienależyte wykonanie na podstawie przepisów innych niż CMR¹². Typowym przykładem jest niewykonanie umowy przewozu polegające na niepodjęciu przesyłki przez przewoźnika. Konwencja CMR nie reguluje odpowiedzialności przewoźnika z tego tytułu, konieczne jest więc odwołanie się do przepisów prawa krajowego. Jeżeli do danego przewozu zastosowanie znajduje prawo polskie, odpowiedzialność przewoźnika regulowana jest przepisami kodeksu cywilnego, w tym – wspomnianym wcześniej – art. 474 k.c. przewidującym odpowiedzialność dłużnika za pomocników i podwykonawców.

Krąg osób, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność

Przepis art. 3 CMR wyróżnia dwie grupy podmiotów, którymi może posługiwać się przewoźnik: pracowników oraz inne osoby, do których usług przewoźnik odwołuje się w celu wykonania przewozu.

Pojęcie „pracownicy” powinno być rozumiane szeroko, bez odwoływania się do znaczenia tego terminu w prawie krajowym. Przemawia za tym zasada

¹² Tak trafnie m.in. Th. Schmid, w: *Kommentar zur CMR*, red. K.-H. Thume, Frankfurt am Main 2013, s. 174.

autonomicznej wykładni konwencji¹³. Chodzi tu więc nie tylko o osoby związane z przewoźnikiem umową o pracę, lecz także inne osoby, które stale wykonują usługi na rzecz przewoźnika na podstawie umowy o świadczeniu usług i które można by nazwać personelem przewoźnika. Za takim rozumieniem pojęcia „pracownicy” przemawia też odwołanie się do autentycznych wersji językowych konwencji, zwłaszcza wersji angielskiej, w której używa się pojęć *agent* (przedstawiciel, pośrednik, agent) oraz *servant* (pracownik).

Krąg innych osób, do których usług odwołuje się przewoźnik, jest bardzo szeroki i obejmuje m.in.¹⁴:

- a) dalszych przewoźników drogowych oraz przewoźników z innych gałęzi transportu (zarówno pierwszego, z którym przewoźnik zawarł umowę, jak i kolejnych), oraz pracowników tych przewoźników i inne osoby, do których usług oni się odwołują;
- b) podmioty dokonujące załadunku i rozładunku na zlecenie przewoźnika;
- c) podmioty dokonujące przeładunku, w tym także w sytuacji gdy doszło do szkody podczas przewozu, która wymusiła dokonanie przeładunku;
- d) komisarza awaryjnego, który dokonywał sprawdzenia przesyłki, w tym także na żądanie nadawcy, o którym mowa w art. 8 ust. 3 CMR;
- e) przechowawcę oraz przedsiębiorcę składowego, u których przewoźnik przechowywał przesyłkę w okresie między przyjęciem jej od nadawcy i wydaniem odbiorcy;
- f) podmioty, którym przewoźnik zlecił załatwienie formalności celnych lub innych formalności.

Odwołanie się przez przewoźnika do usług innych osób może mieć charakter bezpośredni lub pośredni. Przewoźnik nie musi być zatem związany stosunkiem prawnym z osobą, za której działania i zaniechania ponosi odpowiedzialność. Krąg osób, o których mowa w art. 3 CMR, obejmuje wszelkich dalszych podwykonawców i osoby, którymi oni się posługują, niezależnie od tego, jak długi byłby łańcuch kolejnych podwykonawców¹⁵. Obojętne jest także, czy osoby te były podporządkowane przewoźnikowi, działały na własny rachunek czy na rachunek przewoźnika, za wynagrodzeniem czy odpłatnie, miały charakter pomocnika czy

¹³ Zob. na ten temat np. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 82 i n. oraz cytowane tam orzecznictwo i literaturę.

¹⁴ Zob. Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 177.

¹⁵ Zob. K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 328; Th. Schmid w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 177. Zob. też np. wyrok niemieckiego OLG Köln z 22 września 2000 r., *Neue Juristische Wochenschrift* 2001, s. 1256–1258, oraz wyrok belgijskiego Cour d'Appel d'Anvers z 31 stycznia 2000 r., *Jurisprudence du port d'Anvers* 2000, s. 247–266.

podwykonawcy¹⁶. Do kręgu tego należą także pracownicy nadawcy lub odbiorcy, jeżeli pomagali przewoźnikowi – z grzeczności lub na podstawie zawartej umowy – przy wykonywaniu przez niego czynności obciążających przewoźnika¹⁷.

Przepis art. 3 CMR nie obejmuje natomiast osób, które są wprawdzie zaangażowane w szeroko rozumiany proces przewozu, jednak nie sposób przyjąć, by istniało jakkolwiek odwołanie ze strony przewoźnika do ich usług. Dotyczy to na przykład inspektorów służby sanitarnej czy weterynaryjnej, funkcjonariuszy celnych, straży granicznej lub innych podobnych instytucji¹⁸. Osoby takie nie mogą być uznane za pomocników przewoźnika. Jak wyżej wspomniano, nie oznacza to jednak, że w sytuacji, w której szkoda została wyrządzona przez takie osoby, przewoźnik jest automatycznie zwolniony od odpowiedzialności. Niezbędne byłoby wykazanie jednej z przesłanek zwalniających, określonych w art. 17 ust. 2 CMR.

W transporcie międzynarodowym bardzo często przewoźnik powierza wykonanie przewozu w całości lub w części innemu przewoźnikowi drogowemu. W takim wypadku dochodzi do zawarcia odrębnej umowy przewozu, do której zastosowanie mają bądź to przepisy Konwencji, bądź prawa krajowego. Pierwszy przewoźnik przyjmuje w takiej umowie pozycję nadawcy. Istnienie lub brak odpowiedzialności za szkodę po stronie przewoźnika podwykonawcy nie ma bezpośredniego przełożenia na odpowiedzialność przewoźnika w stosunku do nadawcy. Możliwa jest sytuacja, gdy przewoźnik podwykonawca nie będzie ponosił odpowiedzialności w stosunku do pierwszego przewoźnika, a mimo to pierwszy przewoźnik będzie odpowiadał w stosunku do swojego nadawcy. Należy też dodać, że pierwszy przewoźnik w stosunku z przewoźnikiem podwykonawcą nie może powoływać się wobec podwykonawcy na przepisy Konwencji ograniczające w ten czy inny sposób odpowiedzialność przewoźnika (np. art. 17 ust. 4, art. 18 ust. 2 czy art. 23 ust. 4)¹⁹.

W literaturze przeważa stanowisko, zgodnie z którym zawarte w art. 3 CMR wyrażenie: „do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu”, odnosi

¹⁶ K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 328.

¹⁷ Zob. wyrok belgijskiego Cour d'Appel d'Anvers z 10 maja 1999 r., *Jurisprudence du port d'Anvers* 2000, s. 212–229.

¹⁸ Zob. Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 179 i cytowane tam orzeczenia.

¹⁹ Zob. wyrok belgijskiego Tribunal de commerce de Malines z 25 czerwca 2004 r., *European Transport Law* 2005, nr 2, s. 270.

się wyłącznie do „innych osób”, a nie do pracowników przewoźnika²⁰. Innymi słowy – przewoźnik odpowiada za swoich pracowników niezależnie od tego, czy byli zaangażowani w proces przewozu, czy z danym przewozem w ogóle nie byli związani. Za takim rozumieniem przepisu przemawia odwołanie się do reguł wykładni językowej²¹. Wbrew twierdzeniom niektórych przedstawicieli doktryny²², kwestia ta ma istotne znaczenie. Przy zaprezentowanym kierunku interpretacji omawianego przepisu przewoźnikowi można przypisać winę kwalifikowaną, którą ponosi jego pracownik nawet wtedy, gdy pracownik ten nie uczestniczył w wykonywaniu danego przewozu²³.

Działanie w wykonaniu swych funkcji

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za pracowników i inne osoby, „kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji”. Można tu zauważyć pewne podobieństwo do sformułowania zawartego w art. 430 k.c., który reguluje kwestię szkód spowodowanych przez podwładnego „przy wykonywaniu powierzonej (...) czynności”, które przeciwstawia się szkodom spowodowanym „przy okazji (sposobności)” wykonywania czynności²⁴. Poglądów doktryny oraz judykatury odnoszących się do wspomnianego przepisu nie należy jednak automatycznie przenosić na grunt art. 3 CMR ze względu na wspomnianą konieczność autonomicznej wykładni przepisów konwencji oraz biorąc pod uwagę fakt, że przepis kodeksu cywilnego dotyczy odpowiedzialności deliktowej, natomiast art. 3 CMR reguluje odpowiedzialność kontraktową²⁵.

Na wstępie należy zwrócić uwagę na skutki ustalenia w konkretnym przypadku, że pracownicy lub inne osoby nie działały „w wykonaniu swych funkcji”. Błędne byłoby przyjęcie, że w takim wypadku przewoźnik nie ponosi odpo-

²⁰ I. Koller, *Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, München 2010, s. 1013; Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 182; K. Heuer, *Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)*, Hamburg 1975, s. 163.

²¹ Należy zwrócić uwagę zwłaszcza na francuską wersję językową z zaimkiem *desquelles*, którego rodzaj jednoznacznie wskazuje na to, że odnosi się tylko do innych osób *toutes autres personnes*, a nie pracowników *préposés*, gdyż w przeciwnym wypadku niezbędne byłoby użycie rodzaju męskiego (*desquels*). Zob. I. Koller, *Transportrecht...*, s. 1013.

²² K. Heuer, *Die Haftung des Frachtführers...*, s. 163.

²³ Tak słusznie Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 182. Odmienne A. Mes-sent, D. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London, New York–Hamburg–Hong Kong 1995, s. 60–61.

²⁴ Zob. np. M. Safjan, w: *Kodeks cywilny...*, s. 1358, 1353.

²⁵ Tak trafnie K. Wesolowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 331.

wiedzialności za wyrządzone przez te osoby szkody. Jak wspomniano powyżej, przepis art. 3 CMR nie zmienia ogólnych zasad odpowiedzialności przewoźnika. Przewoźnik mógłby więc co najwyżej usiłować wykazać, że działanie osoby, która wyrządziła szkodę, stanowi okoliczność, której przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Zważywszy na dość rygorystyczną interpretację tej okoliczności zwalniającej²⁶, taki kierunek obrony przez przewoźnika będzie jednak zazwyczaj nieskuteczny. Istotną konsekwencją ustalenia, że osoba, do której usług przewoźnik się odwołał, nie działała w wykonaniu swych funkcji, jest natomiast brak możliwości przypisania przewoźnikowi winy kwalifikowanej, którą można zarzucić tej osobie.

Nie ma wątpliwości, co do tego, że działania w wykonaniu funkcji nie należy wiązać z wykonywaniem przez osobę, do której usług przewoźnik się odwołuje, instrukcji wydanych jej przez przewoźnika. Innymi słowy – nieprzestrzeganie tych instrukcji nie jest równoznaczne z działaniem poza zakresem funkcji. Przykłady z orzecznictwa dowodzą, że nie ma znaczenia, czy pracownik bądź inna osoba stosowali się do wskazówek, zaleceń czy zakazów przewoźnika²⁷. Ryzyko niewłaściwego, niestaranego czy wadliwego wykonywania zadań przez osoby, którymi przewoźnik się posługuje, musi obciążać samego przewoźnika i nie może być w żadnym stopniu przeniesione na osobę uprawnioną.

Działania w wykonaniu funkcji nie można jednak ograniczać wyłącznie do rzeczywistej realizacji zadań zleconych określonej osobie. Przewoźnik jest odpowiedzialny nie tylko za „błąd w sztuce” popełniony przez pracownika (inną osobę), lecz także za eksces, którego taka osoba się dopuściła. Za takim rozumieniem omawianego przepisu przemawia istnienie po stronie przewoźnika obowiązku sprawowania ogólnej pieczy nad przesyłką, a taki obowiązek ciąży także na wszystkich osobach, którymi przewoźnik się posługuje. Uchybienie temu obowiązkowi stanowi zaniedbanie funkcji pełnionej przez daną osobę. W literaturze

²⁶ Zob. w szczególności K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 457; M.A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 2009, s. 228 i n.; K.-H. Thume, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 389; I. Koller, *Transportrecht...*, s. 1107 i n. Jest charakterystyczne, że przy podawaniu przykładów okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec, nie podaje się działań lub zaniechań osób, do których usług przewoźnik się odwołuje. Przypadki takie nie pojawiają się też w orzecznictwie.

²⁷ Zob. np. wyroki niemieckiego Bundesgerichtshof z 16 lutego 1984 r., *Transportrecht* 1984, s. 182, w którym sąd uznał odpowiedzialność przewoźnika za szkodę poniesioną wskutek samowolnej zmiany trasy przez kierowcę, oraz z 27 czerwca 1985 r., *Transportrecht* 1984, s. 182, którym sąd niekorzystnie dla przewoźnika rozstrzygnął sprawę dotyczącą szkody powstałej na skutek przemytu przez kierowcę alkoholu do kraju arabskiego, wbrew wyraźnemu zakazowi przewoźnika. Podobnie hiszpański Tribunal Supremo w wyroku z 9 lutego 1999 r., nr sprawy 2363/1994, www.poderjudicial.es (dostęp 12.09.2014).

i orzecznictwie nie budzi wątpliwości, że jeżeli osoba, do której usług przewoźnik się odwołuje, dopuści się kradzieży przewożonej przesyłki, to należy przyjąć, że działała ona w wykonaniu swojej funkcji²⁸. Nie jest przy tym istotne, czy kradzieży dokonano w godzinach pracy, czy w czasie wolnym, gdyż w tym drugim przypadku pracownik zawsze korzystał z informacji pozyskanych w trakcie wykonywania pracy²⁹. Stanowisko takie jest jak najbardziej uzasadnione. To przewoźnik wybiera osoby, którymi posługuje się przy wykonywaniu przewozu, powinien więc posługiwać się takimi pracownikami i podwykonawcami, do których ma zaufanie, a w przypadkach gdy ryzyko szkody jest najwyższe (przewóz przesyłki o większej wartości) – ograniczyć korzystanie z podwykonawców lub podjąć dodatkowe czynności mające na celu zabezpieczenie przesyłki.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że sytuacje działania przez osoby, do których usług przewoźnik się odwołuje, poza zakresem ich funkcji są wyjątkowe. Brakuje dostępnych powszechnie orzeczeń, w których przyjęto, że pracownik czy inna osoba, która wyrządziła szkodę, nie działała w wykonaniu swych funkcji. Również w doktrynie przykłady takich sytuacji są podawane sporadycznie³⁰. Względ na ochronę osoby uprawnionej uzasadnia szeroką interpretację wyrażenia „w wykonaniu swych usług” użytego w przepisie art. 3 CMR.

Oświadczenia woli i oświadczenia wiedzy pracowników przewoźnika i osób, do których usług przewoźnik się odwołuje

Przepis art. 3 CMR w żadnym wypadku nie może być traktowany jako przyznający osobom, którymi posługuje się przewoźnik, uprawnienie do reprezentacji przewoźnika. Nie czyni też przewoźnika odpowiedzialnym za czynności prawne dokonywane przez te osoby „w imieniu przewoźnika”³¹. Istnienie uprawnienia do reprezentacji przewoźnika po stronie pracowników lub innych osób, do których usług przewoźnik się odwołuje, zwłaszcza w zakresie zmiany zawartej umowy, należy oceniać według przepisów odpowiedniego prawa krajowego (ustalonego

²⁸ Zob. np. Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 187–188; I. Koller, *Transportrecht...*, s. 1014–1015; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 331; M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 314. W orzecznictwie zob. m.in. angielski wyrok w sprawie *Rustenburg Platinum Mines v. South African Airways* [1977], Lloyd’s Report 564; wyrok francuskiego Cour de Cassation z 21 lipca 1987 r., Buletin de Transport 1987, s. 529. Zob. też Sąd Apelacyjny w Lublinie w wyroku z 26 września 2013 r., I ACa 351/13, Lex nr 1388881.

²⁹ Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 188.

³⁰ Tamże.

³¹ Tak trafnie Th. Schmid, w: K.-H. Thume, *Kommentar...*, s. 190–191.

zgodnie z przepisami prawa kolizyjnego). Na podstawie tych przepisów trzeba badać, czy przewoźnik udzielił określonej osobie odpowiedniego pełnomocnictwa, jaki był zakres tego pełnomocnictwa, czy ewentualne umocowanie może wynikać bezpośrednio z przepisów prawa itp.

Inaczej należy natomiast oceniać odpowiedzialność przewoźnika za oświadczenia wiedzy osób, do których usług przewoźnik się odwołuje. Jako przykład można wskazać oświadczenia dotyczące przyjęcia przesyłki do przewozu, jej stanu i zastrzeżeń do tego stanu, wydania przesyłki, szkody w przesyłce itp. Nie budzi wątpliwości, że tego typu działania tych osób, jak również zaniechanie złożenia określonych oświadczeń (np. zastrzeżeń co do stanu przesyłki) obciążają przewoźnika³². Przewoźnik nie może bronić się przed skutkami takich oświadczeń poprzez wykazywanie, że nie upoważnił określonej osoby do ich złożenia. Wydaje się jednak, że na gruncie składania oświadczeń wiedzy można poszukiwać sensu sformułowania „w wykonaniu swych funkcji”, o którym mowa w poprzednim rozdziale. Przykładowo fakt potwierdzenia przyjęcia przewozu określonej przesyłki dokonany przez kierowcę może być uznany za dokonany przez samego przewoźnika, gdyż typową funkcją kierowcy jest m.in. potwierdzenie przyjęcia przesyłki do przewozu. Skutek taki nie nastąpiłby natomiast wtedy, gdy potwierdzenia dokonałby pracownik przewoźnika, do którego zadań nie należy przyjmowanie przesyłki.

Zakończenie

Proces translokacji przesyłki między różnymi krajami jest zwykle skomplikowany. Wymusza to korzystanie przez przewoźnika z usług innych osób przy realizacji tego procesu – pracowników, podwykonawców, pomocników. Na potrzebę odwoływania się od usług takich osób wpływa międzynarodowy charakter przewozu i konieczność wykonywania czynności nierzadko w znacznym oddaleniu od miejsca prowadzenia działalności przez przewoźnika. Zaangażowanie większej liczby osób w proces przewozu wpływa na zwiększenie ryzyka, tym bardziej że przewoźnik zazwyczaj nie ma możliwości sprawowania faktycznej kontroli nad działaniami osób, do których usług się odwołuje. Konwencja CMR słusznie obarcza tym ryzykiem przewoźnika. Nadawca i odbiorca przesyłki co do

³² Zob. wyrok hiszpańskiego Tribunal Supremo z 30 grudnia 1986 r., www.poderjudicial.es, nr sprawy 7468/1986, w którym sąd przyjął, że jeżeli kierowca pojazdu potwierdził w liście przewozowym fakt wystąpienia szkody w przesyłce podczas odbioru, to takie potwierdzenie uważane jest za dokonane przez samego przewoźnika.

zasady nie mają wpływu na sposób wykonywania przewozu, w związku z czym nie mogą ponosić odpowiedzialności za korzystanie przez przewoźnika z osób trzecich.

Przepis art. 3 CMR nie zmienia zasad odpowiedzialności przewoźnika, a jedynie precyzuje te zasady. Przewoźnik, by zwolnić siebie z odpowiedzialności, nie może powoływać się na działania i zaniechania osób, do których usług się odwołuje, chyba że stanowiłyby one jednocześnie okoliczności, które zwalniają przewoźnika z odpowiedzialności zgodnie z regułami ogólnymi (np. okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec). Jednocześnie art. 3 CMR w powiązaniu z art. 29 ust. 2 CMR pełni bardzo istotną funkcję przy ustalaniu stopnia winy, który można przypisać przewoźnikowi. Jeżeli osoba, której działanie lub zaniechanie wyrządziło szkodę, należała do kręgu osób określonego w art. 3 i art. 29 ust. 2 CMR, to stopień jej winy można przypisać przewoźnikowi. Dotyczy to wprawdzie tylko sytuacji, w której osoba ta działała w wykonaniu swych funkcji, jednak w doktrynie i orzecznictwie wyrażenie to rozumiane jest szeroko.

Bibliografia

- Clarke M.A., *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 2009.
- Heuer K., *Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)*, Hamburg 1975.
- Kodeks cywilny. Komentarz do artykułów 459–1088, t. 2, red. K. Pietrzykowski, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2009.
- Koller I., *Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, München 2010.
- Kommentar zur CMR*, red. K.-H. Thume, Frankfurt am Main 2013.
- Messent A., Glass D., *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London–New York–Hamburg–Hong Kong 1995.
- Wesołowski K., *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013.

**CARRIER'S LIABILITY FOR HIS AGENTS AND SERVANTS
AND ANY OTHER PERSONS OF WHOSE SERVICES HE MAKES USE
UNDER CMR CONVENTION**

Summary

In the article the author points out that Article 3 CMR, which regulates a carrier's liability for his agents and servants and any other persons of whose services he makes use does not change the general principles of the carrier's liability set out in Article 17 and ff. CMR. This provision, however, remove doubt as to the admissibility of the delegation by the carrier any of his duties to a third party. Furthermore – in conjunction with Article 29 (2) – it allows to recognize a carrier as guilty of wilful misconduct or equivalent default if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use. Although this applies to a situation in which agents or servants or other persons are acting “within the scope of their employment”, however this expression must be understood very broadly. In particular theft of the goods by a servant is in the course of servant's employment, because normally it is part of his employment to take care of the goods.

Keywords: road transport, carrier's liability, liability for third parties, CMR convention

Translated by Daniel Dąbrowski