

KAZUSY – KIEROWCA NA PARKINGACH  
MOŻE SPAĆ W KABINIE SPOKOJNIEKŁÓDKA  
(NIE) MUSI BYĆ!

**W Republice Federalnej Niemiec od przełomu tysiącleci orzecznictwo sądowe ustaliło surowe wymogi wobec przedsiębiorstw przewozowych przy szkodach transportowych, podczas których doszło do utraty ładunku. Zasada ograniczenia odpowiedzialności cywilnej z art. 23 nr 3 CMR do 8,33 SDR za każdy kilogram ładunku była często w ten sposób łamana. Sądy bowiem łatwo stwierdzały lekkomyślność w kwestii odpowiedzialności, dotyczącej spowodowania utraty ładunku.**



Autor artykułu  
**Martin Pfnür**  
jest adwokatem niemieckiej  
Kancelarii Balduin Pfnür & Partner,  
Görlitz/Berlin.

BALDUIN • PFNÜR & PARTNER  
... Rechtsanwälte Steuerberater

**W** ten sposób względem przedsiębiorstw transportowych stawiane były coraz wyższe wymogi dotyczące obowiązku dochowania staranności w celu uniknięcia kradzieży ładunku, które były przede wszystkim argumentowane poważnym naruszeniem obowiązków organizacyjnych. Do zabezpieczenia towaru należało zastosować tym samym...

#### ... szereg środków bezpieczeństwa.

Pojazdy powinny być zaparkowane tylko na strzeżonych i dobrze oświetlonych parkingach, które dysponują również monitoringiem. Śpiący w samochodzie transportowym kierowca nie był wystarczającym „czynnikiem” odstrasającym od kradzieży, wręcz przeciwnie zostało to uznane jako oznaka niewystarczającej opieki nad ładunkiem, ponieważ śpiący kierowca nie jest w stanie pilnować ładunku („Śpiący kierowca nie jest pilnującym kierowcą”). Dodatkowe wymogi z orzecznictwa nakazywały, żeby w pojeździe był np. drugi kierowca oraz alarm w naczepie.

W odniesieniu do orzecznictwa sądowego oznaczało to, że w Republice Federalnej Niemiec ograniczenie odpowiedzialności cywilnej według art. 23 nr 3 CMR było stosowane wyłącznie w wyjątkowych przypadkach.

W ostatnim czasie daje się zaobserwować zmiany w orzecznictwie sądów na rzecz przedsiębiorstw transportowych, według których niemiecka interpretacja CMR upodabnia się do międzynarodowej interpretacji CMR, która to przewiduje regularną odpowiedzialność w ramach ograniczenia odpowiedzialności według art. 23 nr 3 CMR. Najlepszym przykładem dla tej tendencji jest aktualny wyrok Oberlandesgericht w Hamburgu z 26 czerwca 2014 r. (sygn. akt 420 HKO 30/12), w którym w szczególnie jasny sposób zostało zastosowane nowe orzecznictwo sądowe.

#### Nieumyślność stopnia normalnego

Prowadzona przez Oberlandesgericht sprawa apelacyjna dotyczyła polskiego przedsiębiorstwa transportowego, które przewoziło z Polski do Niemiec płaskie monitory. Do tego transportu przewoźnik używał ciężarówek z naczepą plandekową



**Nowe orzecznictwo w Niemczech zwiększy szanse skutecznej obrony prawnej w sprawach o utracony ładunek. Kłódki nie musi być.**

i nie przydzielił drugiego kierowcy. Pojazd nie był również wyposażony w alarm. Gdy przewoźnik zaparkował zestaw transportowy na niestrzeżonym i nieoświetlonym parkingu w Niemczech przy restauracji na autostradzie, część ładunku została w nocy skradziona. Kierowca w tym czasie spał. Złodzieje rozcięli z boku plandekę, otworzyli tylnie drzwi ciężarówki i przez nie wynieśli skradziony ładunek. Drzwi ciężarówki były zabezpieczone jedynie linką celną i łatwą do otwarcia plombą, nie posiadały jakiegokolwiek solidnej kłódki.

Landgericht Hamburg jako sąd pierwszej instancji stwierdził, iż brak kłódki powoduje lekkomyślne łamanie obowiązku sprawowania opieki nad ładunkiem. Ponadto Landgericht Hamburg wyszedł z założenia, że mamy tu do czynienia ze złamaniem odpowiedzialności według art. 23 nr 3 CMR na podstawie kwalifikacji przewinienia, Oberlandesgericht Hamburg miał na ten temat inne zdanie. Oberlandesgericht jako Sąd Apelacyjny stwierdził, iż nie mamy w tym przypadku do czynienia z lekkomyślnym działaniem przewoźnika, ale jest to przykład nieumyślności stopnia normalnego, która nie jest wystarczająca do złamania zasady ograniczenia odpowiedzialności.

Nowe orzecznictwo w Niemczech zwiększy szanse skutecznej obrony prawnej w sprawach o utracony ładunek. Zasady art. 23 nr 3 CMR będą teraz interpretowane w Niemczech coraz częściej jako regularna odpowiedzialność. Pomimo to przewoźnicy powinni nadal podchodzić z ostrożnością do opieki nad ładunkiem ze względu na to, że każdy przypadek będzie rozpatrywany indywidualnie przez sądy w Niemczech.

Martin Pfnür

**SĄDY NIEMIECKIE ODCHODZĄ OD ŁATWEGO ORZEKANIA LEKKOMYŚLNOŚCI W KWESTII ODPOWIEDZIALNOŚCI, DOTYCZĄCEJ SPOWODOWANIA UTRATY ŁADUNKU.**