

Adw. Anna Sokólska

## Kary umowne za niedostarczenie lub opóźnienie w dostarczeniu dokumentów przewozowych w międzynarodowym przewozie

Poznań, dnia 15 września 2021 r.

Analizując treść umów międzynarodowego przewozu drogowego towarów, niejednokrotnie spotkałam się z postanowieniami nakładającymi na przewoźników kary umowne za niedostarczenie dokumentów przewozowych lub dostarczenie tych dokumentów z przekroczeniem zastrzeżonego w umowie terminu. Czy takie postanowienia umów są skuteczne i czy mogą stanowić podstawę do obciążania przewoźników karami umownymi, często zrównanymi z wynagrodzeniem za wykonanie przewozu?

Tak, jak wspominałam w poprzednim artykule, Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (dalej: „**Konwencja CMR**”) stanowi podstawę odpowiedzialności przewoźnika za całkowite i częściowe zaginięcie towaru lub jego uszkodzenie, które nastąpi pomiędzy przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem oraz odpowiedzialności za opóźnienie w dostawie.

Jak widać – zakresem odpowiedzialności przewoźnika wynikającej z Konwencji CMR nie zostało objęte ani dostarczenie, ani nawet terminowe dostarczenie dokumentów przewozowych.



W związku z powyższym, w celu dokonania analizy opisanych zapisów umownych – w przypadku umów podlegających prawu polskiemu – konieczne jest odniesienie się do ogólnych zasad zawartych w Kodeksie cywilnym.

Art. 483 § 1 Kodeksu cywilnego stanowi, że w razie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego, wierzycielowi – bez względu na wysokość szkody – należna jest kara umowna w zastrzeżonej wysokości. Co do zasady, z uwagi na to, że dostarczenie dokumentów przewozowych jest zobowiązaniem niepieniężnym, możliwe jest zastrzeżenie kary umownej obciążającej przewoźnika w przypadku niedostarczenia lub nieterminowego dostarczenia dokumentów przewozowych.

Pamiętać należy jednak, że aby móc dochodzić od przewoźnika tak zastrzeżonej kary umownej, niezbędne jest wykazanie, że strony zawarły umowę, w której kara taka została uwzględniona. W dobie coraz powszechniejszego zawierania umów przez komunikatory internetowych giełd transportowych, zadanie to może się jednak okazać utrudnione. Na potrzeby dalszej analizy zagadnienia, przyjmijmy, że przewoźnik – nieskory do zagłębiania się w obszerne postanowienia ogólnych warunków umowy – zaakceptował umowę.

Przede wszystkim, nie można zapominać, że istotą umowy przewozu jest dostarczenie towaru z punktu A do punktu B, a nie dostarczenie zleceniodawcy dokumentów przewozowych w określonym terminie. Tym samym, nieterminowe dostarczenie, a nawet niedostarczenie dokumentów przewozowych – w razie prawidłowego wykonania przewozu – nie może stanowić podstawy do pozbawienia przewoźnika prawa do otrzymania wynagrodzenia. Przyjęcie takiej konstrukcji doprowadziłoby bowiem wręcz do wypaczenia istoty umowy przewozu (w tym zakresie zachęcam do zapoznania się z bardzo wnikliwym i interesującym uzasadnieniem wyroku Sądu Okręgowego w Gdańsku z dnia 29 kwietnia 2019 r., wydanego w sprawie o sygn. akt XII Ga 1030/18).

Nie ulega jednak wątpliwości, że przewoźnik może zostać obciążony karą umowną za niedostarczenie lub nieterminowe dostarczenie dokumentów przewozowych, jeśli kara ta została zastrzeżona w prawidłowy sposób. W tym zakresie niezbędne jest przede wszystkim wskazanie kwoty kary lub jednoznacznych podstaw do jej naliczenia, obiektywnego terminu na wykonanie ww. obowiązku umownego i wreszcie – dokładne określenie rodzaju dokumentów przewozowych, jakie ma dostarczyć przewoźnik.



W przeciwnym razie może okazać się, że choć kara umowna została określona na odpowiednim poziomie (np. 5% wynagrodzenia przewoźnika), to ze względu na znaczną odległość miejsca rozładunku od siedziby przewoźnika (co jest bardzo częste przy przewozach międzynarodowych), przewoźnik nie miał obiektywnej możliwości dostarczenia zleceniodawcy dokumentów przewozowych w zastrzeżonym terminie, szczególnie gdy termin jest relatywnie krótki, np. 7 dni. Kara umowna nie może bowiem zostać zastrzeżona na wypadek niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania obiektywnie niemożliwego do realizacji (*impossibilium nulla obligatio*).

Istotne jest także zweryfikowanie, czy zastrzeżona kara umowna nie jest wygórowana albo czy istnieją inne podstawy do jej miarkowania przez sąd (np. przewoźnik dostarczył zleceniodawcy list przewozowy, a nie dostarczył jedynie dokumentu WZ). Niejednokrotnie w warunkach umów przewozowych zastrzega się kary umowne wynoszące 50% czy nawet 100% wynagrodzenia przewoźnika. W takiej sytuacji bardzo trudno będzie bronić poglądu, że kary te nie są rażąco wygórowane. Nie sposób bowiem uznać, że w razie niewykonania lub nienależytego wykonania przez przewoźnika obowiązku dostarczenia dokumentów przewozowych, zleceniodawca mógłby ponieść szkodę w tak dużej wysokości, szczególnie, że przewóz został wykonany bez zastrzeżeń.

Czy jednak w przypadku, gdy w umowie przewozu nie zastrzeżono kary umownej za niedostarczenie lub nieterminowe dostarczenie dokumentów przewozowych, a przewoźnik kolokwialnie mówiąc „leci sobie w kulki” i zwleka z ich przekazaniem, zleceniodawca jest pozbawiony możliwości dochodzenia od przewoźnika rekompensaty? Nic bardziej mylnego. W takiej sytuacji zleceniodawca będzie musiał udowodnić powstanie i wysokość szkody, jaką poniósł w następstwie niewykonania obowiązku umownego przez przewoźnika. Oczywiście, sytuacja zleceniodawcy będzie mniej komfortowa niż w razie dochodzenia zapłaty kary umownej, jednak należyte udokumentowanie szkody – co do zasady - powinno pozwolić na uzyskanie przeciwko przewoźnikowi prawomocnego wyroku zasądającego.

Reasumując powyższe rozważania, należy podkreślić, że zarówno zleceniodawcy, jak i przewoźnicy nigdy nie mogą tracić czujności nie tylko przy zawieraniu umów przewozu, lecz także na etapie postępowania reklamacyjnego/windykacyjnego, a nawet – sądowego. Czasem nieprawidłowe sformułowanie jednego postanowienia umownego, może bowiem rzutować na możliwość dochodzenia wzajemnych roszczeń przez obie strony umowy przewozu. Dlatego tak ważne jest, aby proces zawierania umów przewozu był koordynowany przy znajomości przepisów Konwencji CMR oraz przepisów prawa właściwego dla konkretnej umowy przewozu.

