

Konwencja CMR a kary umowne za opóźnienie w międzynarodowym przewozie drogowym towarów

Umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów bardzo często zawierają postanowienia nakładające na przewoźników kary umowne za opóźnienie w przewozie towarów – zarówno w zakresie terminowości podstawienia pojazdu na umówione miejsce załadunku, jak i za opóźnienie w dostawie. Jak się jednak okazuje, nie wszystkie tego typu postanowienia są skuteczne. Na co zatem należy zwrócić uwagę przy zawieraniu umów przewozu?

Tytułem wstępu, należy wskazać, że Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (dalej: „**Konwencja CMR**”) obok odpowiedzialności za całkowite i częściowe zaginięcie towaru lub jego uszkodzenie, które nastąpi pomiędzy przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem, obciąża przewoźnika odpowiedzialnością za opóźnienie w dostawie.

Jest to o tyle zrozumiałe, że terminowość wykonania przewozu jest jednym z podstawowych wymogów stawianych przewoźnikom – w końcu jak mówi przysłowie, „*czas to pieniądz*”. Opóźnienie dostawy może doprowadzić do zachwiania całego łańcucha dostaw i spowodować powstanie ogromnych strat, szczególnie dotkliwych w branży spożywczej.

I tak, z treści art. 23 ust. 5 Konwencji CMR wynika, że „*w razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynikła stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć kwoty przewoźnego*”. Przepis ten wprowadza ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie w dostawie, podczas którego nie doszło do powstania szkody w substancji towaru – innymi słowy – nie doszło do uszkodzenia lub utraty towaru. W takim przypadku, osoba występująca z roszczeniem wobec przewoźnika, który nie stawiał się terminowo w miejscu rozładunku towaru, musi udowodnić powstanie i wysokość poniesionej przez nią szkody.



Co istotne - odszkodowanie nie może być wyższe niż wynagrodzenie przewoźnika. Wyższej kwoty można domagać się jedynie wówczas, gdy zastrzeżono specjalny interes w dostawie (art. 26 Konwencji CMR) lub gdy zachodzi jedna z przesłanek określonych w art. 29 Konwencji CMR (wina umyślna lub rażące niedbalstwo przewoźnika).

W kontekście powyższego, wszelkie postanowienia umów zastrzegające kary umowne na wypadek opóźnienia w dostawie, są sprzeczne z Konwencją CMR, a zatem – w myśl art. 41 Konwencji CMR - są nieważne. Nie oznacza to jednak, że przewoźnik nie będzie ponosić odpowiedzialności za uchybienia w zakresie terminowości dostawy – istotne jest jednak to, aby osoba uprawniona udowodniła szkodę, jaką poniosła na skutek nienależytego wykonania umowy przewozu przez przewoźnika. Należy przy tym pamiętać, że szkoda ta obejmować może zarówno straty, jak i korzyści, które można by uzyskać, gdyby nie doszło do powstania szkody.

Sytuacja wygląda inaczej, jeśli chodzi o opóźnienie w podstawieniu pojazdu na umówione miejsce załadunku. Konwencja CMR nie wprowadza w tym zakresie żadnych ograniczeń, a zatem w przypadku umów, dla których właściwe jest prawo polskie (w zakresie nieuregulowanym Konwencją CMR stosuje się prawo właściwe dla danej umowy) umowa przewozu może zawierać postanowienia nakładające na przewoźnika kary umowne za nieterminowy podjazd na załadunek. Należy mieć jednak na względzie to, że kara umowna nie może być wygórowana, a jeśli tak jest – na wniosek zgłoszony w procesie – podlegać będzie miarkowaniu przez sąd. W tym kontekście trudne do obrony będzie postanowienie nakładające na przewoźnika karę umowną w wysokości 80% czy 100% umówionego wynagrodzenia, które to postanowienie bardzo często spotyka się we wzorach umów przewozu.

Jak widać, sankcjonowanie opóźnień w międzynarodowym przewozie drogowym towarów wymaga znajomości nie tylko treści Konwencji CMR, lecz również prawa właściwego dla danej umowy. Rozeznanie w odpowiednich przepisach jest przy tym konieczne zarówno dla zlecniodawców, jak i samych przewoźników - z jednej strony umożliwi skuteczne dochodzenie roszczeń wobec przewoźników dopuszczających się opóźnień w przewozie, a z drugiej – pozwoli przewoźnikowi na weryfikację nakładanych na niego obciążeń.

