

Kara umowna za termin FIX sprzeczna z konwencją CMR

data aktualizacji: 2023.08.30



W umowach przewozu mamy do czynienia z dwoma głównymi terminami: załadunku i rozładunku. Terminy te często bywają określane jako „FIX”, co w branży oznacza nieprzekraczalny czas wykonania tych czynności. Słowo „nieprzekraczalny” sugeruje, że niedotrzymanie terminu w ogóle nie powinno mieć miejsca, a gdy wystąpi, wiąże się z konsekwencjami. Jak tę kwestię interpretują przepisy konwencji CMR?

Podstawowym narzędziem służącym do zabezpieczenia swojego interesu w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania umownego są kary umowne.

- Jest to instytucja określona w przepisach kodeksu cywilnego, a konkretnie w art. 483 § 1 KC. Zgodnie z nim, strony mogą zastrzec w umowie, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi poprzez zapłatę określonej sumy - tłumaczy Mateusz Pernak, prawnik z TC Kancelarii Prawnej.

- W kontekście prawa przewozowego i konwencji CMR powinniśmy również wskazać, że strony mogą rozszerzać odpowiedzialność dłużnika powołując się na art. 473 § 1 KC w związku z art. 353(1) KC wskazując na zasadę swobody zawierania umów oraz umowną odpowiedzialność za niewykonanie lub za nienależyte wykonanie zobowiązania z powodu oznaczonych w umowie okoliczności.

Konwencja CMR zawiera jeden przepis, który ma ogromne znaczenie w tym kontekście. Mowa o art. 41 konwencji CMR, który stanowi wprost, że każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia konwencji CMR, jest nieważna i pozbawiona mocy.

Czym jest opóźnienie w dostawie?

Sama kwestia opóźnienia jest przez konwencję CMR definiowana w art. 19. Mówi ona, że opóźnienie dostawy ma miejsce, gdy towar nie został dostarczony w umówionym terminie. Jeśli nie wskazano terminu, opóźnienie ma miejsce, gdy faktyczny czas trwania przewozu jest dłuższy od tego, w jakim przewoźnik powinien zrealizować transport dokładając wszelkich starań.

Regulacje, które znajdziemy w konwencji CMR, odnoszą się wyraźnie do sytuacji opóźnienia w dostawie, a nie w załadunku. W takiej sytuacji zastosowanie znajdą odpowiednie przepisy prawa krajowego. W praktyce jednakże opóźnienie w załadunku bardzo często wpływa również na termin dostawy i powoduje jego przekroczenie.

- W większości przypadków mamy do czynienia z opóźnieniem w załadunku, co wykluczy zastosowanie konwencji CMR. Jednak są takie sytuacje, w których związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy załadunkiem a rozładunkiem stanie się na tyle istotny, że pozwoli potraktować sytuację jako opóźnienie w dostawie - mówi Mateusz Pernak.

Kara umowna za termin „FIX” a przepisy konwencji CMR

Jeżeli w zleceniu transportowym mamy do czynienia z umówionym terminem „FIX”, to w zdecydowanej większości przypadków znajdziemy tam również zastrzeżoną karę umowną w związku z jego niedotrzymaniem. Z uwagi na wspomniany wcześniej bezwzględnie obowiązujący charakter przepisów konwencji CMR, wynikający z art. 41 konwencji, zastrzeżenie takich kar umownych jest co najmniej dyskusyjne.

Kwestia odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie w dostawie jest przez konwencję CMR uregulowana dosyć szczegółowo. Przewoźnik jest odpowiedzialny za szkody, które wynikły z opóźnienia w dostawie - zarówno w przypadku towaru, jak i o szkód pośrednich, na przykład wynagrodzenia ekipy zatrudnionej do rozładunku towaru, kar umownych od kontrahentów itp.

Konwencja CMR zastrzega również dodatkowe warunki, które należy mieć na uwadze w przypadku opóźnienia w dostawie. Jak stanowi art. 23 ust 5. Konwencji CMR - w razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że w związku z tym poniosła szkodę, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć kwoty przewoźnego. Czyli konieczne jest zarówno powstanie szkody, jak i wykazanie związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy samą szkodą a opóźnieniem w dostawie. Konwencja zastrzega również maksymalną wysokość odszkodowania równą kwocie przewoźnego.

Ponadto, zgodnie z art. 30 ust 3. Konwencji CMR, opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy. Jest to kolejny warunek, który należy spełnić, aby skutecznie dochodzić odszkodowania za opóźnienie w dostawie.

- Skoro konwencja CMR tak szczegółowo określa zasady dochodzenia odszkodowania z tytułu opóźnienia w dostawie - a wiemy, że zgodnie z art. 41 Konwencji CMR każda klauzula w umowie, która narusza przepisy konwencji CMR jest nieważna i pozbawiona mocy - to należy przyjąć, że zastrzeżenie kary umownej za opóźnienie w dostawie w razie sporu również zostanie uznane za nieważne i pozbawione mocy - tłumaczy ekspert TC Kancelarii Prawnej.

- Przewoźnik jest odpowiedzialny za opóźnienie w dostawie, ale jedynie w zakresie szkód, które faktycznie z tego powodu powstały i z ograniczeniem wysokości odszkodowania do wysokości frachtu.

Każda kara umowna będzie wskazywała na określoną kwotę z góry ustaloną przed realizacją zlecenia. Jako taka nie będzie więc stanowić równowartości szkody, jaka faktycznie powstała w związku z opóźnieniem w dostawie i tym samym nie będzie zgodna z przepisami konwencji CMR.

Termin FIX niekoniecznie wpłynie na prawo do odszkodowania

Z uwagi na specyficzny charakter branży transportowej i problemów wynikających z niedotrzymywania terminów dostaw, konwencja CMR określa konkretną procedurę dochodzenia rekompensaty za szkody wynikające z tego tytułu, równocześnie zamykając inne drogi radzenia sobie z tym tematem. Termin określony jako „FIX” powinien być traktowany z większą dozą ostrożności i jako priorytetowy, jednakże z punktu widzenia konwencji CMR, nie będzie on miał znaczenia dla dochodzenia potencjalnego odszkodowania.

Fot. TC Kancelaria Prawna

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/76768>