

KONSEKWENCJE OPÓŹNIENIA DOSTAWY W ŚWIETLE KONWENCJI CMR

Przepisy dotyczące opóźnienia w przewozie międzynarodowym rozsięte są po całej niemal Konwencji CMR. Dlatego nie jest proste odtworzenie reguł regulujących jedno z najczęściej spotykanych naruszeń w praktyce transportowej. Ponadto w obrocie gospodarczym widoczna jest tendencja do zastrzegania w umowach przewozu (przyjmowanych zleceniach przewozowych) kar umownych na wypadek opóźnienia w dostawie. W takim wypadku zastrzeżenie kary umownej w istotny sposób zawęża stosowanie przepisów Konwencji CMR o opóźnieniu w przewozie. Choć regulacje te mogą mieć pewne zastosowanie i do tych kar umownych o czym poniżej.

Konwencja o opóźnieniu

Kwestię opóźnienia uregulowano w art. 19, 13, 17 ust.2, 20 ust.1 i 3, 23 ust.5, 26 ust.1, 30 ust.3 Konwencji CMR. Poniżej postaram się przybliżyć co za tymi artykułami się kryje.

Opóźnienie w dostawie ładunku następuje najczęściej z chwilą przekroczenia przez przewoźnika umówionego terminu dostawy. Zazwyczaj w obrocie strony umowy przewozu określają ten termin w zleceniu przewozowym. Jeśli jednak takiego terminu nie zastrzeżono, to z opóźnieniem mamy do czynienia wówczas gdy czas trwania przewozu, przy uwzględnieniu wszystkich jego okoliczności, przekracza czas w jakim przewóz taki powinien być wykonany przez starannego przewoźnika (art. 19 Konwencji CMR). Obliczając tu właściwy czas przewozu trzeba brać pod uwagę obiektywne trudności w transporcie, np. utrudnienia drogowe, przerwy w pracy urzędów celnych lub placówek granicznych, normy czasu pracy kierowców. Jeśli jednak termin dostarczenia ładunku został w umowie określony, wówczas okoliczności te nie mają znaczenia dla oceny czy do opóźnienia doszło. Decyduje co do zasady ustalony przez strony termin. Chociaż, w świetle art. 17 ust.2 Konwencji CMR, i w takim wypadku przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności za opóźnienie, jeśli będzie w stanie wykazać (na przewoźniku ciąży ciężar dowodu), że opóźnienie spowodowane jest

- winą osoby uprawnionej (zazwyczaj nadawcy ładunku),
- jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika (np. dodatkową instrukcją lub opóźnieniem wydania ładunku),
- wadą własną towaru (np. koniecznością przepakowania wskutek wadliwości opakowania) lub
- okolicznościami których przewoźnik nie mógł uniknąć (chodzi tu o wszystkie przypadki siły wyższej, np. nieprzewidzianych i nadzwyczajnych zjawisk atmosferycznych lub niezawinionego przez przewoźnika działań władzy publicznej).

Wykazanie tych okoliczności zwalnia przewoźnika od odpowiedzialności za opóźnienie.

Dlatego w razie powstania tego typu przeszkód należy zadbać w miarę możliwości o ich udokumentowanie, np. sprawdzenie treści listu przewozowego co do wpisanej w nim daty odbioru ładunku, potwierdzenie oczekiwania na wydanie ładunku u załadowcy lub odbiorcy, wydrukowanie informacji prasowych o anomaliach pogodowych w rejonie przewozu, czy wręcz nagranie ich przez kierowcę. Wykazanie okoliczności zwalniających może być argumentem, także i wówczas gdy zastrzeżono karę umowną na wypadek opóźnienia w dostawie. Można bowiem twierdzić, że zgodnie z art. 483 §1 kodeksu cywilnego kara się nie należy, bowiem w określonych powyżej przypadkach zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za szkodę nie można w ogóle mówić o nienależyтым wykonaniu zobowiązania, a zgodnie z kodeksem cywilnym wadliwość wykonania zobowiązania jest podstawowym warunkiem stosowania kary umownej.

Odpowiedzialność za opóźnienie i jej wysokość

Według Konwencji CMR odpowiedzialność za opóźnienie nie ma charakteru bezwzględnego. To znaczy nie zachodzi w każdym wypadku. Zgodnie bowiem z art. 23 ust. 5 Konwencji CMR uprawniony musi udowodnić że poniósł jakąś szkodę z powodu opóźnienia. Brak jakiegokolwiek szkody wyklucza odpowiedzialność przewoźnika. Szkada taka może mieć miejsce przykładowo jeżeli wskutek opóźnienia odbiorca musiał ponieść dodatkowy koszty wynajęcia pracowników do rozładunku, lub praca ta wykonywana była po wyższych np. weekendowych kosztach. Istnienie szkody może uzasadniać obowiązek zapłacenia kar umownych z powodu opóźnienia lub niemożność sprzedaży okazjonalnego towaru dostarczonego, np. po okresie świątecznym. Podstawowym więc warunkiem odpowiedzialności przewoźnika jest szkoda uprawnionego przybierająca postać szkody rzeczywistej lub utraconych wskutek opóźniania korzyści. Drugim oprócz szkody istotnym ograniczeniem jest przedawnienie roszczenia o odszkodowanie za opóźnienie. Zgodnie z art. 30 ust.2 Konwencji opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas gdy uprawniony skieruje do przewoźnika pisemne zastrzeżenie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy, przy czym do terminu tego nie wlicza się dnia dostawy. Brak pisemnego zastrzeżenia w tym terminie powoduje, iż przedawnione roszczenie bezpowrotnie wygasa (art. 32 ust.4 Konwencji) i skutecznie nie może być nigdy podniesione. Zastrzeżenie takie musi przy tym pochodzić od uprawnionego i zazwyczaj będzie nim odbiorca, który przyjął towar (art. 13 ust.1 Konwencji), chyba że inny podmiot dysponuje cesją tych wierzytelności od uprawnionego. Zastrzeżenie od podmiotu nieuprawnionego jest nieskuteczne.

Jeżeli zatem uprawniony jest w stanie wykazać szkodę i w terminie 21 dni dokonał pisemnego zastrzeżenia, wówczas może żądać od przewoźnika odszkodowania. Wielkość tego odszkodowania co do zasady nie może przewyższać kwoty przewoźnego (art. 23 ust.5 Konwencji CMR).

Wartość ta może być wyższa tylko w przypadku gdy w liście przewozowym zastrzeżono kwotę

specjalnego interesu w dostawie, zgodnie z art. 26 ust.1 Konwencji. W takim wypadku wspomniane ograniczenie odpowiedzialności do wysokości frachtu odpadają i przewoźnik w razie opóźnienia odpowiada do wysokości realnych strat z powodu opóźnienia, aż do wysokości zadeklarowanej szkody. I w takim wypadku poszkodowany musi jednak udowodnić wielkość poniesionej przez siebie szkody.

Należy jednak podkreślić, że rozwiązania opisane powyżej, poza wskazanym na wstępie przypadkiem zwolnienia się od odpowiedzialności, nie dotyczą sytuacji gdy zastrzeżono karę umowną z powodu opóźnienia w wykonaniu przewozu. W takim wypadku przewoźnik odpowiada, stosownie do wielkości tej kary i nie na podstawie Konwencji CMR, lecz na podstawie art. 483 kodeksu cywilnego. W takim wypadku konieczne jest szczególnie staranne oszacowanie realności wyznaczonego przez zleceniodawcę terminu zakończenia przewozu.