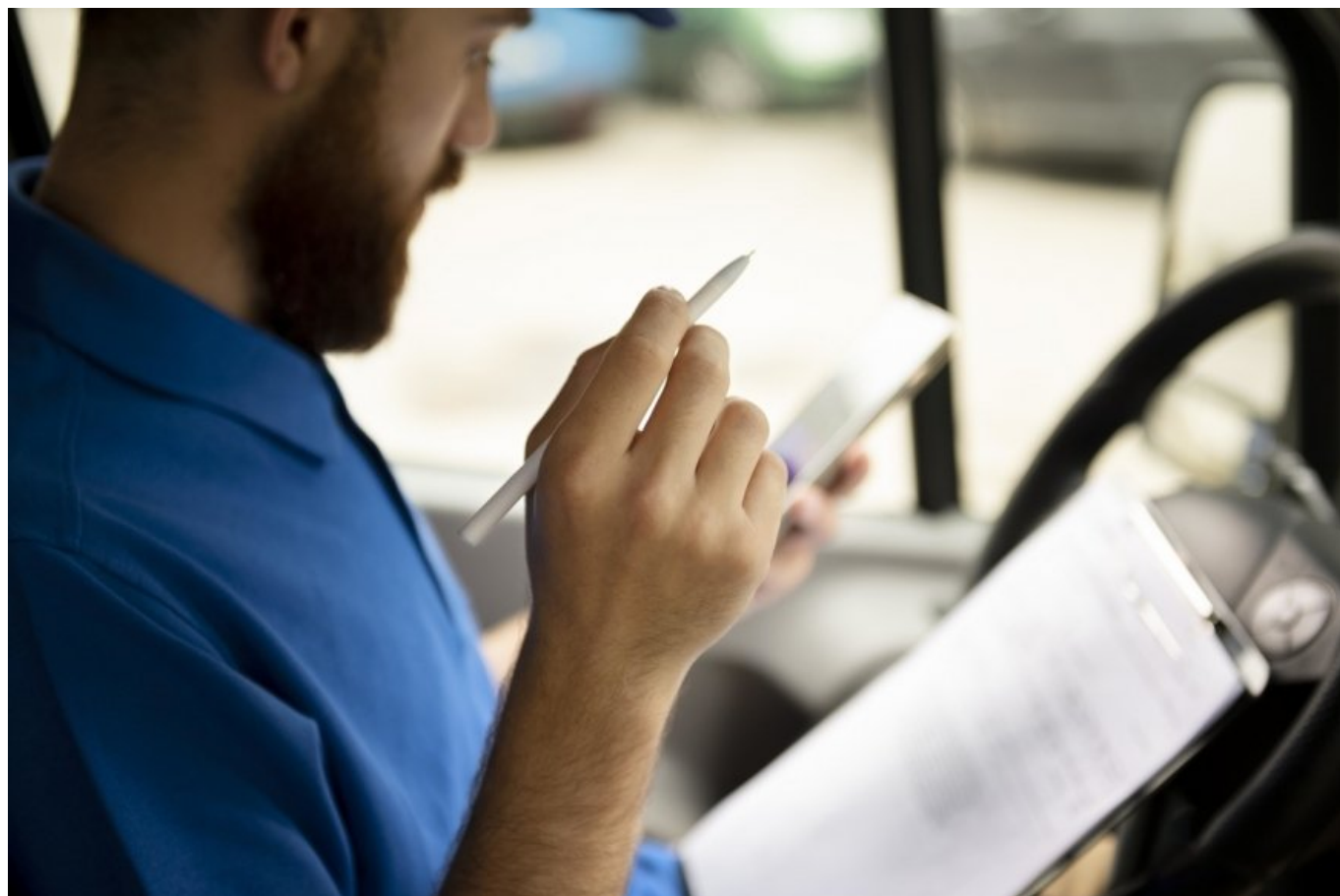


Przepisem w absurd - kary umowne w zleceniach transportowych

data aktualizacji: 2023.01.24



Kary umowne powinny chronić interesy zlecających, jednak bywają one niekiedy sposobem na ścięcie wydatków lub dodatkowy zarobek kosztem wykonawców. Choć w branży TSL kary umowne w zleceniach transportowych są stosowane bardzo często, zasadność wielu z nich budzi wątpliwości, a niektóre, w świetle prawa, ocierają się o absurd.

Zlecenie transportowe to bardzo istotny dokument, w którym określone są zasady współpracy między przewoźnikiem a zleceniodawcą na wykonanie usługi przewozu. Precyzyjne określenie praw i obowiązków stron w tym dokumencie jest zabezpieczeniem przed przykrymi konsekwencjami prawnymi i finansowymi. Oprócz standardowych elementów typu dane zleceniodawcy, dane przewoźnika, koszt transportu czy rodzaj przewożonego towaru, spotyka się również różnego rodzaju zapisy kar umownych.

Czym są kary umowne?

Kary umowne są narzędziem dochodzenia rekompensaty w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania określonych obowiązków zawartych w umowie. Jak wyjaśnia Maurycy Kieruj, radca prawny w TC Kancelarii Prawnej, zgodnie z kodeksem cywilnym, obowiązki obwarowane taką karą powinny być wyraźnie wskazane w umowie:

- Konieczne jest zwłaszcza określenie wysokości kary umownej lub kryteriów, na bazie których zostanie ustalona. Kara musi więc być wyznaczona z góry lub stanowić procent obliczony na podstawie np. wartości towaru lub kwoty kontraktu. Kontrahent może też ustalić karę umowną za opóźnienie wykonania zlecenia w postaci określonego procentu ustalonego wynagrodzenia umownego za każdy dzień zwłoki, nawet jeśli nie określono końcowego terminu naliczania kary umownej ani jej kwoty maksymalnej - mówi ekspert TC Kancelarii Prawnej.

Kary umowne kontra przepisy

W kontekście szczególnego charakteru prawa przewozowego i Konwencji CMR dla określenia odpowiedzialności za należyte wykonanie umowy przewozu, trzeba wspomnieć jeszcze o jednej istotnej kwestii związanej z karami umownymi - zgodnie z art. 473 § 1 w zw. z art. 353(1) kodeksu cywilnego, strony mogą umownie rozszerzyć odpowiedzialność dłużnika.

- Zasada ta działa również w odniesieniu do kary umownej - w jej myśl strony mogą rozszerzać lub zawężać zakres odpowiedzialności wykonawcy, a więc przede wszystkim wskazywać dodatkowe okoliczności, za które będzie on odpowiedzialny, a co za tym idzie - które z nich, w razie naruszenia, mogą skutkować nałożeniem kary umownej - mówi radca prawny TC Kancelarii Prawnej.

- Ta zasada nie do końca sprawdza się w prawie przewozowym i Konwencji CMR. Konwencja w art. 41 stanowi wprost, że nieważna i pozbawiona mocy jest każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia niniejszej Konwencji. Rozszerzenie odpowiedzialności przewoźnika (realizowane z reguły właśnie przez zapisy zawierające kary umowne) nie mogą zatem przewidywać bardziej surowej odpowiedzialności niż bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa. Kary umowne co do zasady nie są natomiast wykluczone dla uchybień nieprzewidzianych w prawie przewozowym i Konwencji CMR. I tu pojawia się pole do kreatywności zleceniodawców przewozów.

Absurdy z klauzul umownych

Szczegółowe warunki zleceń transportowych bywają wręcz naszpikowane postanowieniami zawierającymi kary umowne. Nie zawsze są one odzwierciedleniem istotnych interesów zleceniodawców - bywa, że są tylko pretekstem do "uszczknięcia" części należności za przewóz. Nawet jeśli nie budzą wątpliwości z formalnego punktu widzenia, kary umowne nie zawsze są skuteczne i możliwe do wyegzekwowania. Ekspert TC Kancelarii Prawnej wskazuje, że stanie się tak w momencie, gdy zastrzeżenie kary będzie stanowiło nadużycie prawa wierzyciela, jej wysokość będzie rażąco wygórowana, naruszone zobowiązanie będzie nieistotne w kontekście całości umowy, a wierzyciel przez jego niewykonanie nie poniesie szkody.

Takie kary umowne czasem ocierają się o granice absurdu, co pokazują poniższe przykłady.

Przykład 1

Zleceniobiorca zobowiązuje się również do zapewnienia, aby kierowca (jako przedstawiciel Zleceniodawcy przed klientami) zachowywał się kulturalnie i profesjonalnie zarówno na miejscach załadunku i rozładunku towaru jak i w bezpośrednich okolicach tych miejsc. Naruszenie obowiązków wskazanych w niniejszym punkcie upoważnia Zleceniodawcę do nałożenia na Zleceniobiorcę kary umownej w wysokości uzgodnionego frachtu.

Kulturalne zachowanie kierowcy trudno zakwalifikować jako dodatkowe zobowiązanie do umowy przewozu. Jest to ponadto okoliczność bardzo subiektywna, stąd taką karę umowną uznać należy za nieskuteczną.

Przykład 2

Zleceniobiorca zobowiązany jest do zapewnienia, aby kierowca wykonujący przewóz miał sprawny telefon komórkowy, umożliwiający bezpośredni kontakt z kierowcą oraz wysyłanie i odbieranie wiadomości mms. W przypadku braku kontaktu z kierowcą wykonującym umowę na rzecz Zleceniobiorcy, przez okres dłuższy niż 30 minut Zleceniodawca ma prawo żądać od Zleceniobiorcy zapłaty kary umownej w wysokości 100 EUR oraz po 50 EUR za każde kolejne 30 minut.

Także takie zobowiązanie - aby kierowca miał przy sobie sprawny telefon - z całą pewnością nie jest istotą umowy przewozu. I choć kara umowna nie musi być zastrzeżona za wykonanie elementów przedmiotowo istotnych dla zlecenia, to w tym przypadku charakter naruszenia nie uzasadnia tak wysokiej kary.

Przykład 3

W przypadku braku obowiązku wymiany palet/gitterboxów (na załadunku lub rozładunku albo w obu tych miejscach) Zleceniobiorca zobowiązuje się do odebrania w miejscu gdzie nie było obowiązku wymiany (lub innym miejscu wskazanym w zleceniu), oryginalnego kwitu paletowego lub innego stosownego dokumentu potwierdzającego brak dokonania wymiany palet/gitterboxów.

Niedostarczenie dokumentów potwierdzających brak dokonania wymiany palet/gitterboxów w terminie 24 dni od dnia wykonania usługi będzie skutkowało naliczeniem kary umownej w wysokości 16,00 EUR za paletę oraz 100,00 EUR za gitterbox (równowartość w PLN według kursu średniego NBP z dnia wystawienia dokumentów obciążeniowych).

W tym przypadku ze zlecenia przewozowego ma wynikać brak obowiązku wymiany palet/gitterboxów. Pomimo braku obowiązku wymiany ww. środków transportowych przewoźnik, pod groźbą kary umownej, ma wykazać brak takiej wymiany. Okoliczności negatywne nie wymagają dowodzenia. Taką karę umowną należy uznać za nieskuteczną.

Przykład 4

W przypadku obciążenia (...)spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. karą przez klienta, przewoźnik zobowiązany jest zapłacić ją w wysokości żądanej przez klienta, a w przypadku poniesienia szkody przekraczającej wartość frachtu, odszkodowanie w pełnej wysokości. W przypadku niepodstawienia w terminie wymaganego pojazdu lub uchybienia innemu terminowi lub zobowiązaniu wynikającemu ze zlecenia, (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. - niezależnie od innych roszczeń - ma prawo obciążyć przewoźnika karą umowną w wysokości równowartości 150 euro za każdą rozpoczętą dobę opóźnienia; w razie poniesienia wyższej szkody - kwotą pełnego odszkodowania. Do czasu ustalenia wysokości szkody zleceniodawca ma prawo wstrzymać wypłatę wynagrodzenia za usługi.

Zastrzeżenie przez strony w zleceniu transportowym kary umownej za opóźnienie w dostawie towaru w zakresie, w jakim stanowi to „uchybienie innemu terminowi wynikającemu ze zlecenia”, sprzeciwia się obowiązującym przepisom prawa. Mowa o przepisach zawartych w Konwencji CMR, mających charakter przepisów bezwzględnie obowiązujących. Kwestia odszkodowania za opóźnienie w dostawie towaru jest uregulowana przepisami tej konwencji, a zatem postanowienia umowne w tym zakresie są nieważne.

- Zgodnie z treścią art. 23 ust. 5 Konwencji CMR 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, a wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru lub zadeklarowania specjalnego interesu w jego dostawie, zgodnie z artykułami 24 i 26 Konwencji. Stosownie zaś do treści art. 30 ust. 3 Konwencji, 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 - wyjaśnia Maurycy Kieruj, radca prawny w TC Kancelarii Prawnej.

Strzeż się kruczków w karach umownych

Zapisy kar umownych w zleceniach transportowych muszą być zgodne z przepisami prawa transportowego krajowego lub międzynarodowego oraz z kodeksem cywilnym. Ważne jest, aby przed podpisaniem tego dokumentu dokładnie zapoznać się z jego treścią, szczególnie jeżeli odnosi się do możliwości poniesienia konsekwencji finansowych. Jeśli zapisy zlecenia w widoczny sposób naruszają interesy jednej ze stron, trzeba to zgłosić i skorygować możliwie jak najszybciej.

Nie należy też obawiać się konsultacji zapisów kar umownych w zleceniach transportowych z prawnikami. Wtedy możemy mieć pewność, że będą one zgodne z przepisami, co może nas ustrzec przed niepotrzebnym sporem lub być gwarancją wypłaty rekompensaty w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania.

Fot. TC Kancelaria Prawna

Źródło: