

Sposoby obrony przed karami umownymi

1. Wstęp

Instytucja kary umownej stanowi instrument pozwalający na uproszczenie sytuacji prawnej i faktycznej jaka powstaje, gdy mamy do czynienia ze szkodą szkody wynikającą z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego, w czym oczywiście ukryta (co prawda na widoku) jest także jej funkcja kompensacyjna. Sama kara umowna może także posłużyć do dyscyplinowania, a wręcz represjonowania kontrahenta.

Nie oznacza to jednak, że kara umowna ma charakter bezwzględny. Dłużnikowi przysługują różnorodne środki obrony, zarówno na gruncie przepisów ogólnych, jak i regulacji szczególnych – w tym prawa przewozowego oraz Konwencji CMR. W praktyce branży TSL, kary umowne są powszechne, zaś właściwe wykorzystanie omawianej instytucji może przełożyć się na wynik niejednej sprawy.

2. Kwestionowanie podstawy odpowiedzialności

Podstawową obroną przed niesłusznym obciążeniem karą umowną będzie wykazanie, że nie została spełniona hipoteza kary umownej. Tłumacząc z prawniczego na polski, hipoteza kary umownej to opis sytuacji, której zaistnienie w rzeczywistości upoważni do obciążenia dłużnika karą umowną np.

"(...) jeśli przewoźnik nie zjawi się na załadunku w dniu 31 lutego 2027 r., to (...)"

W takim układzie należy wykazać, że hipoteza ta nie została spełniona, tj. należy udowodnić, że owego dnia przewoźnik stawił się na załadunku, oczywiście zakładając, że było to miejsce załadunku określone w umowie, a nie dowolny, wybrany przez przewoźnika magazyn. Skoro jednak ktoś obciąża nas karą umowną, musimy założyć, że ma dowody na realizację jej hipotezy. W takim przypadku należy przyjrzeć się konstrukcji hipotezy kary umownej i sprawdzić czy opis w niej zawarty pozwala na korzystniejszą dla nas wykładnię. Warto pamiętać, że wszelkie niejednoznaczności interpretuje się na niekorzyść strony, która sporządziła umowę, zaś w warunkach branży TSL są one co do zasady narzucane przez zleceniodawców. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na cel istnienia kwestionowanej kary umownej oraz na interes zleceniodawcy, który owa kara ma za zadanie zabezpieczać.

Co więcej, zgodnie z art. 471 KC (abstrahując od okoliczności egzoneracyjnych wskazanych w Konwencji CMR bądź Prawie Przewozowym), jeżeli przewoźnik wykaże, że szkoda lub opóźnienie wynikły z

okoliczności, za które nie ponosi winy, brak jest podstaw do przypisania mu odpowiedzialności, a tym samym do naliczenia kary umownej.

3. Zarzut sprzeczności z przepisami bezwzględnie obowiązującymi

Kolejną formą obrony jest powołanie się na nieważność klauzuli kary umownej, m.in. na podstawie art. 58 KC. W szerokopojętym prawie transportowym przeważają przepisy bezwzględnie obowiązującym które ograniczają swobodę kontraktową. Art. 41 KCMR stanowi, że wszelkie postanowienia bezpośrednio lub pośrednio naruszające przepisy konwencji są nieważne. Sztandarowym przykładem będzie kara umowna nałożona w związku z opóźnieniem dostawy. Odpowiedzialność za opóźnienie w dostawie jest limitowana (art. 23 ust. 5 CMR) do wysokości przewoźnego. Zastrzeżenie kar umownych, które w praktyce prowadzą do obejścia tych limitów i skutkują odpowiedzialnością przewoźnika w zakresie szerszym niż przewidziany w CMR, jest często skutecznie kwestionowane jako sprzeczne z przepisami bezwzględnie obowiązującymi. Niemal tożsame ograniczenia wynikają z krajowego prawa przewozowego.

Sama konstrukcja kary umownej również nie jest dowolna i nie dotyczy to wyłącznie jej hipotezy, ale również sankcji. Kara umowna musi mieć sztywno określoną wysokość, np. 100 zł za dzień zwłoki, albo zawierać sposób jej obliczenia, np. 1% przewoźnego za dzień zwłoki. W tym drugim przypadku jednak należy uważać, gdyż stawka ta, co do zasady, musi być możliwa do obliczenia już w dniu zawarcia umowy. Wykluczone jest uzależnienie wysokości kary umownej od uznania kontrahenta, np. kara umowna wynosi od 100-300 zł za dzień zwłoki. W praktyce przewozowej często spotyka się ogólnikowe klauzule przewidujące „karę za opóźnienie” bez precyzyjnego określenia momentu początkowego naliczania, sposobu liczenia dni czy limitu naliczania kary umownej (co nie znaczy, że taki jest z gruntu zawsze wymagany). W takich sytuacjach dłużnik może skutecznie argumentować, że brak jednoznaczności uniemożliwia przyjęcie najszerzej, najbardziej restrykcyjnej interpretacji.

4. Miarkowanie kary umownej

Ostatnią deską ratunku jest żądanie miarkowania kary umownej. Zgodnie z art. 484 § 2 KC, jeżeli zobowiązanie zostało w znacznej części wykonane albo kara jest rażąco wygórowana, dłużnik może domagać się jej zmniejszenia.

„Rażące wygórowanie” zachodzi wówczas, gdy istnieje wyraźna dysproporcja między wysokością kary a rozmiarem naruszenia i interesem wierzyciela. Sąd, dokonując oceny, bierze pod uwagę m.in.: stopień winy, faktyczne skutki naruszenia, wysokość i rodzaj szkody. W realiach transportowych miarkowanie odgrywa istotną rolę przy karach naliczanych procentowo od wartości towaru lub całego kontraktu,

zwłaszcza gdy naruszenie miało charakter incydentalny i nie spowodowało realnego uszczerbku po stronie zleceniodawcy.

Warto przypomnieć, że miarkowanie kary umownej nie jest niczym pewnym, gdyż zastosowanie tej instytucji zależy wyłącznie od woli sędziego rozpatrującego sprawę. W istocie liczymy na to, że osobę sędziego "urzeknie nasza historia" i udzieli nam ochrony.

Łukasz Strzelczyk

Radca prawny w Trans Lawyers Kancelaria Prawna