

Jak ustala się wartość odszkodowania w transporcie? Czy można żądać zwrotu przewoźnego?

1. Wartość odszkodowania według Konwencji CMR

Aby zacząć dyskusję o wartości odszkodowania w kontekście powszechnie obowiązującego prawa, musimy najpierw sprecyzować z jakimi zdarzeniami wiąże się odpowiedzialność przewoźnika. Przewoźnik co do zasady odpowiada za trzy rodzaje zdarzeń:

- całkowite lub częściowe zaginięcie towaru,
- za jego uszkodzenie,
- za opóźnienie dostawy.

Zgodnie z Konwencją CMR, w związku z odpowiedzialnością za zdarzenia z powyższych klas, wysokość roszczeń odszkodowawczych oblicza się co do zasady jako wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu, którą z kolei ustalamy w oparciu o wartość towaru określa się według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej - według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości.

Oczywiście jednak wartość przewożonych towarów może być, a zgodnie z doświadczeniem życiowym - co do zasady jest, znacząco wyższa od wysokości ustalonego w umowie przewoźnego. Prawodawcy byli świadomi tej dysproporcji, dlatego też prawo przewiduje ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika.

Zgodnie z art. 23 pkt 3 Konwencji CMR:

"Odszkodowanie nie może jednak przekraczać 8,33 jednostki rozrachunkowej za 1 kilogram brakującej wagi brutto".

Na tym etapie wydaje się, że kilogram brakującej wagi brutto nie powinien sprawiać żadnej trudności, zwłaszcza że waga brutto przesyłki najczęściej określana jest w umowie oraz wpisywana do listu przewozowego. Enigmatyczne pozostaje jednak pojęcie jednostki rozrachunkowej. W państwach należących do Międzynarodowego Funduszu Walutowego jest to Specjalne Prawo ciągnięcia (ang. Special Drawing Rights), a jej wartość ustalana jest na podstawie "wagi" wybranych walut w międzynarodowych transakcjach finansowych.

Zgodnie z art. 23 ust. 7 Konwencji CMR:

"jednostka rozrachunkowa zostanie przeliczona na walutę krajową Państwa Sądu, do którego wpłynął wniosek w sprawie, na podstawie wartości wspomnianej waluty w dniu oceny lub w dniu określonym przez Strony. Wartość waluty krajowej, w kontekście specjalnego prawa ciągnięcia, państwa będącego członkiem

Międzynarodowego Funduszu Walutowego, zostanie obliczona zgodnie z metodą wartościowania stosowaną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy i obowiązującą w dniu określonym dla jego operacji i transakcji".

Powyższe zdaje się mieć zatem tylko zastosowanie w przypadku utraty ładunku. Co zatem w przypadku gdy dojdzie do jego uszkodzenia? Z pomocą przychodzi art. 25 Konwencji CMR:

"1. W razie uszkodzenia przesyłki przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru, obliczoną według wartości towaru ustalonej zgodnie z artykułem 23, ustępy 1, 2 i 4.

"2. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:

- a) jeżeli cała przesyłka doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie - kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki;*
- b) jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie - kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości".*

Innymi słowy - w przypadku uszkodzenia przesyłki odszkodowanie będzie różnicą pomiędzy wartością rynkową z dnia przyjęcia przesyłki do przewozu a jej wartością w stanie pogorszonym przez uszkodzenie. Górną granicą odpowiedzialności przewoźnika będzie jednak ograniczona przez SDR oraz wagę brutto ładunku.

Prawie uregulowana pozostaje także kwestia opóźnienia w dostarczeniu przesyłki.

Zgodnie z 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".

Przewoźne na gruncie Konwencji CMR jest równoznaczne z kwotą wynagrodzenia przewoźnika ustaloną w umowie. Sam przepis w istocie jest prosty, jednak w praktyce sprawia trudności, szczególnie w przypadku, gdy w transport zaangażowanych jest wiele podmiotów. Dla zaistnienia tej odpowiedzialności jest bowiem wykazanie szkody powstałej w wyniku opóźnienia w dostawie, co niejednokrotnie dostarcza istotnych trudności.

Warto również poruszyć kwestie dotyczącą możliwości umownych modyfikacji granic odpowiedzialności przewoźnika wynikających z Konwencji CMR. Jak wskazuje sama Konwencja CMR, granice te wbrew pozorom nie są wyryte w kamieniu. Za dodatkową opłatą można ustalić kwotę specjalnego interesu w dostawie przesyłki na wypadek zaistnienia zdarzeń rodzących odpowiedzialność przewoźnika. Można też, również za opłatą, dokonać ustalenia wartości przesyłki, która wówczas staje się górną granicą odpowiedzialności przewoźnika, której nie dotyczy art. 23 Konwencji CMR.

2. Prawo Przewozowe

Niemal bliźniacze granice odpowiedzialności przewoźnika wynikają z Prawa Przewozowego, jednak do klas zdarzeń, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność należy dodać nową kategorię - ubytek. Zgodnie z art. 80 ust. 1 Prawa Przewozowego:

"Wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki nie może przewyższać wartości, którą ustala się na podstawie i w następującej kolejności:

- 1) ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy albo;*
- 2) ceny wynikającej z cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu bądź;*
- 3) wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania".*

Jak widać regulacja ta jest bardzo podobna do tej z Konwencji CMR, z tym że Prawo Przewozowe jednoznacznie "premiuje" wartości wykazane za pomocą rachunku/faktury sprzedaży zaginionych/uszkodzonych towarów, a co do zasady również jest pierwszym środkiem dowodowym przy sporach odszkodowawczych opartych na Konwencji CMR. Różnica ta w praktyce jest więc niemal kosmetyczna. Ważne jest, że w przypadku transportu krajowego możliwe jest zadeklarowanie wartości przesyłki w liście przewozowym, co stanowi wyjątek od ogólnej regulacji opisanej powyżej. Nie jest to jednak rozszerzenie odpowiedzialności przewoźnika za opłatą tak jak w Konwencji CMR, bowiem przewoźnik może przeprowadzić przeciwdowód na rzeczywistą zadeklarowaną wartość przesyłki. Przewoźnik też co do zasady nie otrzymuje dodatkowego wynagrodzenia za przyjęcie przesyłki z zadeklarowaną wartością.

Istotną różnicą jest to, że Prawo Przewozowe nie przewiduje ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika zależnie od masy przyjętej przesyłki na wzór Konwencji CMR. Tym samym na gruncie polskiego ustawodawstwa odpowiedzialność przewoźnika jest w istocie równoznaczna z wyrządzoną szkodą rzeczywistą. Samo ograniczenie jednak pełni rolę ograniczenia przed dalej idącymi roszczeniami, np. z tytułu utraconego zysku, co mogłoby mieć miejsce gdy towar miał zostać przetworzony w zakładzie odbiorcy i następnie sprzedany.

Kolejną różnicą jest ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie w dostawie do dwukrotności przewoźnego, gdzie Konwencja CMR ogranicza się do jego podstawowej wysokości.

3. Rażące niedbalstwo

Odszkodowanie za szkody wyrządzone przez przewoźnika na skutek nieprawidłowo wykonanej umowy przewozu nie będzie podlegało ustawowym ograniczeniom w przypadku, gdy szkody te zostaną wyrządzone umyślnie bądź na skutek rażącego niedbalstwa. Zarówno na gruncie Konwencji CMR jak i Prawa Przewozowego, w przypadku gdy przewoźnikowi udowodni się odpowiedzialność za działania albo zaniechania zaistniałe w warunkach wymienionych powyżej, wierzyciel będzie uprawniony do dochodzenia od niego wszelkich związanych z tym roszczeń pozostających z nimi w adekwatnym, normalnym związku przyczynowo-skutkowym.

4. Zwrot przewoźnego

Przewóz jest umową rezultatu. Zostaje wykonana prawidłowo kiedy przewieziemy przesyłkę z punktu A do punktu B w zakładanym w umowie terminie. Czy należy się nam zatem jeśli rezultatu nie osiągniemy bądź osiągniemy, ale nieprawidłowo? Co do zasady tak, gdyż przewóz jest umową konsensualną. Wynagrodzenie należy się nam zatem w chwili zawarcia umowy. Oczywiście nie jest to bezwzględnie obowiązujący stan, a strony umowy mogą go uregulować w ramach stosunku obligacyjnego. Stąd właśnie wynika praktyka płatności po wykonaniu umowy. Co jeśli zapłaciliśmy przewoźnikowi z góry? Możemy domagać się zwrotu.

Zgodnie z art. 24 ust. 4 Konwencji CMR:

"Oprócz tego zwraca się przewoźne, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia; inne odszkodowania nie należą się".

Art. 82 Prawo Przewozowe:

"Oprócz odszkodowań określonych w art. 80 ustalenie wysokości odszkodowania i art. 81 odszkodowanie w razie uszkodzenia przesyłki przewoźnik jest obowiązany zwrócić przewoźne i inne koszty związane z przewozem przesyłki:

- 1) w razie utraty - w pełnej wysokości;*
- 2) w razie ubytku - w odpowiedniej części;*
- 3) w razie uszkodzenia - w wysokości odpowiadającej procentowi obniżenia wartości przesyłki wskutek uszkodzenia".*

W istocie oba cytowane wyżej przepisy regulują niemal tożsamo kwestię zwrotów kosztów transportu. Różnica wynika z wprowadzenia do Prawa Przewozowego pojęcia ubytku, które w ramach Konwencji CMR podpada odpowiednio pod uszkodzenie bądź zaginięcie (zależnie od rodzaju towaru), zaś sama Konwencja CMR nie przewiduje regulacji związanych z dopuszczalnym ubytkiem przesyłki, co oznacza, że z tej perspektywy reguluje odpowiedzialność przewoźnika w szerszym zakresie.

Co zatem wchodzi w zakres pojęcia "przewoźnego i innych kosztów przesyłki"? Jak sama konwencja CMR podpowiada, min. cło. Można zatem przejść płynnie do wniosku, że będą to wszelkie należności publicznoprawne poniesione przez podmiot uprawniony w celu realizacji przewozu. Mogą to być koszty załadunku, usług spedycji czy też zaliczki wpłaconej na poczet zarezerwowanej powierzchni magazynowej. Klasa tych zdarzeń przez ustawę nie jest ograniczona, zatem należy przyjąć, że muszą to być normalne koszty związane z przemieszczeniem dóbr będących przedmiotem umowy przewozu. Definitywnie poza zakres odpowiedzialności przewoźnika będą wówczas wykroczać koszty ponownego zgromadzenia towarów oraz ich następnej wysyłki (np. w ramach reklamacji), chyba że przewoźnik wyrządził szkodę na skutek działań umyślnych bądź rażącego niedbalstwa.

Łukasz Strzelczyk

Radca prawny w Trans Lawyers



www.translawyers.eu