



# KWOTOWA ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA

## NA GRUNCIE KONWENCJI CMR I WYBRANYCH PRZEPISÓW KRAJOWYCH.

**P**rzewozy międzynarodowe podlegają konwencji CMR, która dość jednoznacznie reguluje zakres odpowiedzialności przewoźnika. Konwencja nie ma jednak zastosowania do przewozów kabotażowych wykonywanych na terytorium państw Europy. Zakres odpowiedzialności przewoźnika w przewozach kabotażowych regulują przepisy krajowe właściwe dla wykonywanego transportu. Przepisy krajowe mają również zastosowanie w przewozach międzynarodowych, ale wyłącznie w zakresie nie regulowanym konwencją CMR.

### Przedmiotem porównania będą:

- Konwencja CMR
- polska ustawa Prawo Przewozowe
- niemiecki Handelsgesetzbuch (HGB)
- francuski dekret 2017-461 z dnia 31 marca 2017 roku oraz
- hiszpańska ustawa 15/2009 z 11 listopada 2009 r.

wartość. Zatem o ile przewoźnik ma wiedzę jaki towar będzie przewoził, nie ma żadnej wiedzy o jego wartości i nie jest w stanie ocenić, z jakim ryzykiem finansowym ma do czynienia przystępując do przewozu. W wielu przypadkach dotyczy to również towaru co do rodzaju.

Przepisy dotyczące kwotowej odpowiedzialności przewoźnika znajdziemy w Rozdziale IV konwencji CMR, w artykułach 23 do 29. Zgodnie z art. 23 ust. 1 konwencji CMR, jeżeli przewoźnik jest zobowiązany do zapłacenia odszkodowania, oblicza się je według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. Wartość towaru określa się według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, albo według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości.

Pomimo, że art. 23 ust. 1 określa odpowiedzialność przewoźnika na poziomie wartości towaru, art. 23 ust. 3 ogranicza wysokość odszkodowania do 8,33 SDR za 1 kilogram brakującej wagi brutto.



### KONWENCJA CMR

Jak wspomniałem na wstępie, międzynarodowe przewozy drogowe towarów podlegają konwencji CMR. Przy ocenie skoncentruję się na przepisach, które mają zastosowanie przy określaniu odpowiedzialności przewoźnika za szkody powstałe wskutek przewozu.

Przepisy konwencji CMR nie narzucają na nadawcę obowiązku informowania przewoźnika o wartości towaru, ani przekazania dokumentów lub informacji zawierających jego

Przy przewozie towaru o masie 24 ton, art. 23 ust. 3 konwencji ogranicza odpowiedzialność przewoźnika do wartości: 24 000 kg x 8,33 SDR = **250 590 EUR**.

Przyjęty przez konwencję CMR limit odpowiedzialności będzie korzystny dla nadawcy przy przewozach towarów o niższej wartości. Przy przewozach towarów znacznie przekraczających ten limit, różnica pozostanie na udziale nadawcy.



Dlatego być może autorzy konwencji wprowadzili możliwość zadeklarowania przez nadawcę wartości towaru. Art. 24 konwencji CMR, choć daje nadawcy taką możliwość, stawia pewne warunki:

- deklaracja musi odbyć się w liście przewozowym i
- strony muszą umówić się na dodatkowe wynagrodzenie.

W kwestii deklaracji wartości, konwencja CMR znacznie odstaje od przepisów obowiązujących w niektórych państwa Unii Europejskiej. Być może z tego powodu część prawników stoi na stanowisku, że dla skuteczności deklaracji wartości wystarczające jest uzgodnienie tego w umowie przewozu. Analizując zagraniczne orzecznictwo i komentarze do przepisów konwencji CMR, takie podejście można uznać za słuszne. Szczególnie, gdy w określonych sytuacjach wpisanie deklaracji wartości jedynie do listu przewozowego może podważać jej skuteczność.

Art. 24 nakłada obowiązek umówienia się stron na dodatkową opłatę za deklarację wartości towaru. Strony umowy mogą się umówić, że mieści się ona w wynagrodzeniu za przewóz (frachcie) lub jest określona w dowolnej wartości, np. 0,01 EUR. W tej kwestii konwencja CMR daje swobodę w ustalaniu jej wysokości. Umówienie się stron co do dodatkowej opłaty powinno być jednak wyraźnie zaznaczone w umowie przewozu.

Kolejnym elementem zwiększającym odpowiedzialność przewoźnika jest możliwość określenia przez nadawcę kwoty specjalnego interesu w dostawie przesyłki zgodnie z art. 26 konwencji CMR. Podobnie do art. 24, ustalenie kwoty specjalnego interesu musi być dokonane w liście przewozowym i podlega dodatkowej opłacie. Jeżeli miała miejsce deklaracja specjalnego interesu w dostawie, niezależnie od odszkodowania przewidzianego w artykułach 23 i 24, uprawniony może żądać odszkodowania równego dodatkowej szkodzi.

Dochodzimy wreszcie do art. 29 konwencji CMR. Zgodnie z tym przepisem, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, przewoźnik nie ma prawa korzystać z ograniczeń odpowiedzialności określonych w Rozdziale IV konwencji CMR. W polskim systemie prawnym, równoważne ze złym zamiarem jest rażące niedbalstwo i wina umyślna. Niemieckie orzecznictwo równa je z lekkomyślnością z prawdopodobieństwem wystąpienia szkody. W przypadku postawienie przewoźnikowi zarzutu złego zamiaru, ponosi on odpowiedzialność według wartości określonej w art. 23 ust. 1 konwencji CMR. Odpowiada zatem do wartości towaru. To samo w sytuacji, gdy złego zamiaru lub niedbalstwa dopuszczają się pracownicy przewoźnika lub inne osoby, do których usług przewoźnik odwołuje się w celu wykonania przewozu.

Wiedza jest łaskawa  
– ochrania ludzi przed myśleniem.  
Anatole France



## Ustawa Prawo Przewozowe

Ze wszystkich analizowanych aktów prawnych regulujących umowy przewozu, polska ustawa Prawo Przewozowe najbardziej rygorystycznie podchodzi do kwestii kwotowej odpowiedzialności przewoźnika.

Zgodnie z art. 35 ust. 1 ustawy, przesyłkę towarową stanowią rzeczy przyjęte do przewozu na podstawie jednego listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego. Art. 38 ust. 2 ustawy nakłada na nadawcę obowiązek zamieszczenia w liście przewozowym określonych danych, nie nakłada na niego jednak obowiązku przekazania dokumentu potwierdzającego wartość towaru w miejscu i czasie przyjęcia go do przewozu. Zgodnie z art. 40 ust 1 ustawy, *„jeżeli wartość przewożonego towaru nie wynika z rachunku sprzedawcy lub dostawcy ani z obowiązującego cennika, nadawca może zadeklarować ich wartość w liście przewozowym.”*. Przepis wskazuje jednak, że deklaracja wartości towaru służy jedynie do awaryjnego określenia wartości przesyłki.

Analogicznie jak w opisanych poniżej przepisach obowiązujących w Niemczech, Francji i Hiszpanii, kryteria ustalania wartości towaru są określone w przepisach regulujących wysokość odszkodowania. Zgodnie z art. 80 ust. 1 ustawy, *„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.”*

Przepis wskazuje również, że *„w razie niemożności ustalenia wysokości odszkodowania w sposób określony powyżej, wysokość tę ustala rzeczoznawca.”*

Przepisy art. 40 ust 1 i art. 80 ust. 1 ustawy, choć nie mówią wprost o tej samej wartości towaru, wskazują, że chodzi o wartość towaru

w miejscu i czasie przyjęcia go do przewozu, którą można ustalić w określony przepisami sposób i która powinna być tożsama dla każdego z tych przepisów.

Jak wynika z ustawy, podstawowym kryterium ustalania kwotowej odpowiedzialności przewoźnika jest cena towaru określona w jeden ze sposobów określonych w art. 80 ust. 1 ustawy. Mamy tutaj do czynienia z nieco innym podejściem do odpowiedzialności przewoźnika, niż wynika to z art. 23 ust. 3 konwencji CMR, który ograniczona odszkodowanie do 8,33 SDR za kilogram wagi przesyłki.

## Niemiecki Handelsgesetzbuch (HGB)



Regulacje dotyczące odpowiedzialności przewoźnika są zawarte w IV Księdze niemieckiego Handelsgesetzbuch (HGB).

Jednym z kluczowych przepisów niemieckiego HGB określającym kwotową odpowiedzialność przewoźnika jest § 429 ust. 1, który mówi, że jeżeli przewoźnik jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jest zobowiązany do zrekompensowania wartości, jaką towar miał w miejscu i w chwili przejęcia go do przewozu.

Zgodnie z § 429 ust. 3 HGB, wartość towaru ustala się na podstawie ceny rynkowej (najczęściej potwierdzonej fakturą sprzedaży), a w pozostałych przypadkach według przyjętej wartości dóbr tego samego rodzaju i o tych samych własnościach. Przepis nie określa na kim spoczywa obowiązek ustalenia wartości towaru. Zważywszy, że wartość towaru mogła nie zostać określona przed rozpoczęciem przewozu, należy przyjąć, że obowiązek ten spoczywa na osobie uprawnionej do dochodzenia roszczeń od przewoźnika (nadawcy, odbiorcy lub innej osobie, na którą przeszło takie uprawnienie).

Analizując § 429 ust. 3 niemieckiego HGB, Można zauważyć podobieństwo do art. 80 polskiej ustawy Prawo Przewozowe, który określa kwotową odpowiedzialność przewoźnika na poziomie wartości przewożonego towaru.



O ile polskie przepisy utrzymują taki reżim odpowiedzialności przewoźnika, niemiecki HGB zastosował zasadę stosowaną przez konwencję CMR i na podstawie § 431 ust. 1 ograniczył odpowiedzialność przewoźnika do kwoty 8,33 SDR za każdy kilogram wagi brutto towaru. Utrzymał oczywiście podstawy ustalania wysokości odszkodowania określone w § 429 HGB opisanym powyżej oraz w § 430 HGB.

Niemiecki HGB nie poprzestał jednak na ograniczeniu odpowiedzialności przewoźnika do kwoty 8,33 SDR za każdy kilogram wagi brutto towaru. Umożliwił nadawcy wprowadzenie do umowy przewozu postanowień odmiennych, niż wynika to z treści § 431 ust. 1. W § 449 ust. 2 wprowadził możliwość ograniczenia odszkodowania należnego od przewoźnika do kwoty innej niż przewidziana w § 431 ust. 1. Przepis dał nadawcy możliwość podwyższenia limitu odpowiedzialności przewoźnika maksymalnie do 40 SDR za każdy kilogram wagi brutto towaru. Przy przewozie towaru o masie 24 ton, maksymalna odpowiedzialność przewoźnika może wynosić nawet:  $24\ 000\ \text{kg} \times 40\ \text{SDR} = 1\ 203\ 300\ \text{EUR}$ .

Jak widać, niemiecki ustawodawca dość optymalnie zabezpieczył prawa nadawcy towaru. W odróżnieniu do konwencji CMR, zwolnił nadawcę z obowiązku deklarowania wartości, uzgadniania dodatkowej opłaty i wpisywania wartości do listu przewozowego – wystarczy, że swoje oczekiwania skutecznie zawrze w umowie przewozu.

435 HGB, który znosi wszelkie ograniczenia odpowiedzialności zawarte w umowie przewozu, jeżeli przyczyną szkody jest umyślnie lub lekkomyślnie ze prawdopodobieństwem wystąpienie szkody działanie lub zaniechanie przewoźnika lub osoby za którą ponosi odpowiedzialność. Tak więc w takich przypadkach § 435 HGB zrównuje kwotową odpowiedzialność przewoźnika z wartością przewożonego towaru.

#### Francuski dekret nr 2017-461 z 2017 r.



Przepisy francuskie również nie różnią się zbytnio od przepisów zawartych w konwencji CMR. Odpowiedzialność przewoźnika jest regulowana dekretem nr 2017-461 z 31 marca 2017 roku, dotyczącym umowy przewozu stosowanego w publicznym transporcie drogowym towarów.

W kwestii kwotowej odpowiedzialności przewoźnika, kluczowymi dla oceny będą: art. 22 ust. 1 i art. 22 ust. 2 dekretu. Zgodnie z art. 22 ust.1 dekretu, przewoźnik zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania za wszelkie uzasadnione szkody, wynikające z całkowitej lub częściowej utraty lub uszkodzenia towaru, za które jest on odpowiedzialny z mocy prawa. Przepis stanowi też, że poza przypadkiem oszustwa i niewybaczalnego błędu przewoźnika, wysokość odszkodowania ustala się w następujący sposób:

- za przewozy towarów poniżej trzech ton, odszkodowanie nie może przekraczać 33,00 EUR za 1 kilogram wagi brutto towaru, przy czym nie może przekroczyć kwoty 1000 EUR za każdą przesyłkę,
- w przypadku towarów o wadze trzy tony lub więcej, odszkodowanie nie może przekroczyć kwoty 20 EUR za 1 kilogram wagi brutto towaru, przy czym nie może być wyższe niż 3200 EUR za tonę.

Zgodnie z art. 22.1 dekretu, przy przewozie towaru o masie 24 ton, przewoźnik odpowiada do wartości:  $24\ 000\ \text{kg} \times 20\ \text{SDR} = 559\ 560\ \text{EUR}$ , nie większej jednak niż:  $24\ \text{tony} \times 3\ 200\ \text{EUR} = 76\ 800\ \text{EUR}$ .

Możliwość zwiększenia odpowiedzialności przewoźnika poza ograniczenia przewidziane w § 431 ust. 1 oraz w § 449 ust. 2 wynika z §

**CDS**  
ODSZKODOWANIA

**CDS Kancelaria Brokrska**  
02-785 Warszawa, ul. Włocławska 10 lok. 53

O ubezpieczeniach transportowych wiemy wszystko.

**Ubezpieczenia transportowe:**

- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika umownego (OCPu)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zawodowej (OCZ)

Szczegóły na: [www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)

**Kontakt:** Tel.: 609 204-707, 607 074-607, 607 487-600  
E-mail: [biuro@cds-odszkodowania.pl](mailto:biuro@cds-odszkodowania.pl)

Jak widać francuski ustawodawca dość poważnie ograniczył odpowiedzialność przewoźnika względem konwencji CMR i niemieckiego HGB, a także polskiej ustawy Prawo Przewozowe.

Artykułem 22 ust. 2 dekretu wprowadził jednak możliwość umownego zwiększenia odpowiedzialności przewoźnika poprzez złożenie przez zleceniodawcę oświadczenia dotyczącego wartości towaru.

Złożenie takiego oświadczenia powoduje zastąpienie deklarowaną kwotą limitu odszkodowania ustalonego na podstawie art. 22 ust. 1. Ustawodawca narzucił jednak na zleceniodawcę obowiązek złożenia takiego oświadczenia na piśmie lub za pomocą dowolnego środka elektronicznego, najpóźniej w chwili zawarcia umowy przewozowej. Uzależnił również ważność deklaracji od zapłaty ceny ustalonej zgodnie z art. 18 dekretu. Francuski dekret nie nakłada na zleceniodawcę (nadawcę) obowiązku wpisania zadeklarowanej wartości towaru do listu przewozowego.



### Hiszpańska ustawa nr 15/2009 z 2009 r.

Podstawowym hiszpańskim aktem prawnym regulującym umowę przewozu towarów jest ustawa nr 15/2009 z 11 listopada 2009 r.

Zgodnie z art. 53 ustawy, odszkodowanie ustala się w wysokości różnicy między wartością towaru w czasie i miejscu, w którym przewoźnik przyjął go do przewozu, a wartością jaką miałby ten sam towar w stanie uszkodzonym w tym samym czasie i miejscu, nie większej jednak niż wartość towaru przyjmowanego do przewozu. Wartość towaru definiuje art. 55 ustawy. Według tego przepisu, wartość towaru określa się na podstawie ceny rynkowej lub, w razie jej braku, na podstawie wartości towarów tego samego rodzaju i jakości. W przypadku towaru będącego przedmiotem sprzedaży, o ile nie postanowiono inaczej, przyjmuje się, że ich wartością rynkową jest cena widniejąca na fakturze sprzedaży.

Art. 57 ust. 1 ustawy określa limit odszkodowania. Zgodnie z tym przepisem odszkodowanie za utratę lub uszkodzenie towaru nie może przekraczać jednej trzeciej Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por (Publicznego Wskaźnika Wielokrotności Dochodu/dzień - IPREM) za każdy kilogram wagi brutto utraconego lub uszkodzonego towaru.

Według hiszpańskiego Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM), w 2023 roku wskaźnik wynoszący:

Rok	Miesięczny IPREM	Roczny IPREM (12 płatności)	Roczny IPREM (14 płatności)
2023	600,00 €	7 200,00 €	8.400,00 €

Źródło: <http://www.iprem.com.es/>

Według źródła, wartość referencyjna na 2023 rok została ustalona na 20 EUR dziennie. Zatem limit odszkodowania określony w art. 57 ust. 1 ustawy wynosi 6,67 EUR za każdy kilogram wagi brutto towaru.

Przy przewozie towaru o masie 24 ton, przewoźnik odpowiada zatem do wartości:  $24\ 000\ \text{kg} \times 6,67\ \text{EUR} = 160\ 080\ \text{EUR}$ .

Art. 61 ust. 1 ustawy przewiduje jednak możliwość zadeklarowania przez nadawcę wartości towaru w liście przewozowym za dopłatą do ceny przewozu uzgodnionej z przewoźnikiem. Przewiduje też, że w przypadku zadeklarowania wartości przez nadawcę, zadeklarowana wartość zastępuje limit odszkodowania przewidziany w art. 57 ust. 1 ustawy. Art. 61 ust. 3 wyraźnie uprawnia przewoźnika do żądania dopłaty do ceny przewozu za deklarację wartości.

Jak widać z powyższego, hiszpański ustawodawca przyjął analogiczne rozwiązanie analogiczne jak przewiduje art. 24 konwencji CMR. Przepis określa bowiem warunki, które muszą być spełnione, aby deklaracja wartości towaru była prawnie skuteczna:

- deklaracja wartości towaru musi być dokonana w liście przewozowym,
- nadawca musi uzgodnić z przewoźnikiem dopłatę za deklarację wartości.

Postanowienia art. 61 ust. 3 ustawy były przedmiotem rozważań hiszpańskiego sądu, co do kwestii żądania przez przewoźnika dodatkowej opłaty za zadeklarowanie przez nadawcę wartości towaru. Sąd Najwyższy w wyroku 99/2020 z 12.02.2020 r. jednoznacznie stwierdził, że „zwiększeniu odpowiedzialności, w drodze umowy, przekraczającej prawnie ustalone granice, musi w każdym przypadku towarzyszyć wzrost ceny”. Sąd Najwyższy wskazał również, że „Możliwe jest również uzgodnienie przez strony przekroczenia limitów odszkodowawczych wynikających z ustawowego wzorca obliczeniowego, bez konieczności zawierania porozumienia w liście przewozowym”.

Tym samym Sąd Najwyższy dał możliwość umówienia się stron co do deklaracji wartości towaru i nie uzależnił skuteczności deklaracji od jej wpisania do listu przewozowego.

## PODSUMOWANIE

W przypadku konwencji CMR, mamy do czynienia ze specyficzną sytuacją. Z jednej strony mamy bowiem ograniczenie odpowiedzialności do 8,33 SDR za kilogram wagi towaru (art. 23 ust. 3), z drugim uprawnieniem nadawcy do zadeklarowania jego wartości (art. 24). Podobne konstrukcje obserwujemy również w przepisach niemieckich, francuskich i hiszpańskich. Jedynie polskie przepisy odstają od utrwalonego porządku – już na załadunku określają bowiem odpowiedzialność przewoźnika na poziomie wartości towaru.

Na gruncie ocenianych przepisów zagranicznych, odpowiedzialność przewoźnika może być zrównana z polską ustawą Prawo Przewozowe w jednym przypadku – gdy do szkody dojdzie z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika lub osób, przy pomocy których wykonuje przewóz.

W materiale uwzględniono średnie kursy walut określone w tabeli nr 039/A/NBP/2023 z dnia 24.02.2023 r.

» Jerzy Różyk  
ekspert ds. prawa przewozowego,  
oceny ryzyka w transporcie  
i ubezpieczeń transportowych  
CDS Kancelaria Brokerska  
[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)

