

DEKLARACJA WARTOŚCI TOWARU NA GRUNCIE ART. 24 KONWENCJI CMR

Art. 24 konwencji CMR dość precyzyjnie reguluje kwestię związaną z deklaracją wartości towaru. Wyraźnie wskazuje cel i zasady. Od lat wywołuje jednak dyskusję środowiska prawniczego w kwestii jego praktycznego zastosowania. Interpretacja na gruncie procesowym również bywa bardzo różna. Nic więc dziwnego, że różne jest podejście do deklaracji wartości podmiotów zaangażowanych w drogowy transport towarów.

Na wstępie przedstawię brzmienie art. 24 konwencji CMR, który będzie przedmiotem rozważań:

„Nadawca może zadeklarować w liście przewozowym za umówioną dodatkową opłatą wartość towaru przekraczającą granicę wymienioną w ust. 3 artykułu 23 i w tym przypadku kwota zadeklarowana zastępuje tę granicę.”

Jak widać, przepis znosi ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika określone w art. 23 ust. 3 konwencji CMR. W przypadku skutecznego zadeklarowania przez nadawcę wartości towaru, przewoźnik nie może ograniczyć swojej odpowiedzialności do 8,33 SDR za kilogram wagi brutto.

Jak wynika z literalnego brzmienia przepisu, deklaracja musi być dokonana w liście przewozowym i strony muszą umówić co do dodatkowego wynagrodzenia. Pomimo, że art. 24 CMR narzuca konkretne wymagania, środowisko prawników ma co do tego różne poglądy.

Dotyczy to zarówno:

- wpisanie wartości towaru do listu przewozowego oraz
- wynagrodzenia związanego z deklaracją dodatkowego.

Z uwagi na to, że art. 4 konwencji CMR dopuszcza brak listu przewozowego, część prawników wyznaje pogląd, że dla skutecznego zadeklarowania wartości towaru wystarczające jest umieszczenie deklaracji w umowie przewozu (zleceniu transportowym). Większość prawników twierdzi, że list przewozowy CMR jest:

- jedynym dokumentem określającym warunki przewozu, o którym mówi konwencja CMR i
- jedynym dokumentem, z którego korzystają wszystkie podmioty zaangażowane w przewóz, w tym nadawcy, odbiorcy, przewoźnicy umowni, przewoźnicy faktyczni i przewoźnicy sukcesywni,

dlatego skuteczność deklaracji zależy od wpisania jej do listu przewozowego.

Biorąc jednak pod uwagę to, że relacje pomiędzy stronami umowy opierają się na umowach przewozu, a w 99,9% przypadków list przewozowy jest wystawiany, istnieją uzasadnione wątpliwości co do słuszności obu orientacji.

W aspekcie dodatkowego wynagrodzenia za deklarację wartości stanowiska również są podzielone. Jedni twierdzą, że dla skuteczności deklaracji wymagane jest wpisanie dodatkowej opłaty do listu przewozowego. Inni, że dodatkowa opłata może być uzgodniona w zleceniu transportowym, a według jeszcze innych, że może być zawarta w wynagrodzeniu za transport, jeżeli taka jest wola stron umowy. Co do zasady, niezależnie od formy, strony muszą się umówić na dodatkowe wynagrodzenie.

Jak widać z powyższego, każda wykładnia art. 24 konwencji CMR dopuszcza pewne odstępstwa od zasady określonej przepisem, które w dalszym ciągu rodzą pytania natury prawnej i mogą doprowadzać do sporów sądowych.

Z CZEGO WYNIKA RÓŻNICA INTERPRETACYJNA?

Istotnym dla oceny jest fakt, iż większość komentarzy powstało ponad 10 lat temu, gdy łańcuchy dostaw nie były tak złożone i widać było wyraźną korelację pomiędzy nadawcami i przewoźnikami. Dodatkowo wielu zagranicznych autorów komentarzy opiera wykładnię art. 24 konwencji CMR o lokalne przepisy stosowane przez poszczególne państwa.

Twórcy polskiej doktryny z kolei opierają swoje interpretacje głównie na zagranicznej literaturze i francuskim orzecznictwie, co praktycznie niewiele wnosi. Zwłaszcza, że po wprowadzeniu w 2017 roku zmian w dekrete transportowym, wcześniejsza francuska wykładnia, szczególnie w zakresie dodatkowej opłaty za deklarację wartości, dziś ma jedynie wartość kolekcjonerską.

Obserwowane różnice w interpretacji art. 24 konwencji CMR wynikają również z oderwania od praktyki transportowej i nie dostosowania jej do obecnej specyfiki transportu drogowego.

Zobaczmy, czy zagraniczne regulacje mogły doprowadzić do tak różnej interpretacji art. 24 konwencji CMR i w jakim stopniu miały na to wpływ.

NIEMCY



Regulacje dotyczące odpowiedzialności przewoźnika są zawarte w IV Księdze niemieckiego Handelsgesetzbuch (HGB). § 408 narzuca na nadawcę obowiązek podania danych dotyczących towaru, ale nie narzuca na niego obowiązku podania wartości towaru przyjmowanego do przewozu przez przewoźnika. Obowiązek udostępnienia dokumentów oraz udzielenia informacji zawierających wartość towaru wynika z § 413 ust. 1, jednakże dotyczy on wyłącznie sytuacji, gdy wartość towaru jest niezbędna dla dokonania czynności urzędowych lub związanych z odprawą celną przed dostarczeniem ładunku do odbiorcy. Jak wynika z przepisów, w pozostałych przypadkach nadawca nie ma obowiązku przekazywania dokumentów i informacji, które określają wartość towaru w czasie i miejscu przyjmowania go do przewozu.

Zgodnie § 429 ust. 1, przewoźnik jest zobowiązany do zrekompensowania wartości, jaką towar miał w miejscu i w chwili przejęcia go do przewozu. Wartość towaru, zgodnie z § 429 ust. 3 HGB, 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. Odpowiedzialność przewoźnika wynikającą z § 429 została jednak przez niemieckiego ustawodawcę ograniczona do kwoty 8,33 SDR za każdy kilogram wagi brutto towaru. Wynika to z § 431 ust. 1 HGB. Podstawy ustalania wysokości odszkodowania określone w § 429 HGB oraz w § 430 HGB pozostały bez zmian.

Niemiecki HGB nie poprzestał na ograniczeniu odpowiedzialności przewoźnika według zasad wynikających z § 431 ust. 1. W § 449 ust. 2 dał nadawcy możliwość wprowadzenia do umowy przewozu postanowień odmiennych, niż wynika to z treści § 431 ust. 1 i umożliwił mu zwiększenie limitu odpowiedzialności przewoźnika do 40 SDR za każdy kilogram wagi brutto. To powoduje, że przy zwiększonym limicie i towarze o masie 24 ton, przewoźnik może ponosić odpowiedzialność przewoźnika nawet do 1 200 000 EUR.

Czyżby niemiecki HGB nie przewidział możliwości deklarowania wartości towaru przez nadawcę?

Niemiecki HGB nie przewiduje możliwości zadeklarowania wartości towaru. Ustawodawca najwyraźniej uznał, że zwiększenie limitu odpowiedzialności przewoźnika zgodnie z § 449 ust. 2 HGB wystarczająco zabezpiecza interes nadawców.

HGB nie przewiduje również dodatkowego wynagrodzenia za zwiększenie odpowiedzialności przewoźnika wynikającej z § 449 ust. 2.



FRANCJA

Przepisy umożliwiające deklarację wartości towaru określa dekret nr 2017-461 z dnia 31 marca 2017 r., dotyczący umowy przewozu stosowanego w publicznym transporcie drogowym towarów. Jednak w odróżnieniu od twórców konwencji CMR, ustawodawca francuski wyciągnął wnioski wynikające ze stosowania przepisów dekretu z 1999 r. i nowelizacją wprowadził istotne zmiany w sposobie deklarowania wartości towaru.

Zgodnie z art. 22 ust. 2 dekretu, zleceniodawca ma możliwość umownego zwiększenia odpowiedzialności przewoźnika poprzez złożenie 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 oświadczenia o deklaracji wartości na piśmie lub za pomocą dowolnego środka elektronicznego, najpóźniej w chwili zawarcia umowy przewozowej. W tym zakresie nowelizacja dekretu nie wniosła istotnych zmian do przepisów określonych dekretem z 1999 r.

Istotną zmianą, która wynika z nowych przepisów, jest uzależnienie skuteczności deklaracji od zapłaty dodatkowego wynagrodzenia. Przepis odwołuje wprost do art. 18 dekretu, który w ust. 1 narzuca obowiązek wynagradzania za wszelkie dodatkowe usługi. Szczególnie zasługuje na uwagę to, że oprócz klasycznych czynności związanych z przewozem, jak np. czynności załadunku, obowiązku ubezpieczenia, ważenia, unieruchomienia pojazdu, czyszczenia, mycia lub dezynfekcji pojazdu, taką usługą dodatkową w rozumieniu art. 18 ust. 1, jest również ... deklaracja wartości towaru. Zgodnie z art. 18 ust. 5 dekretu, koszty za usługi dodatkowe wynikające z umowy transportowej są fakturowane oddzielnie.

Jak widać z powyższego, w odróżnieniu do postanowień określonych w dekrete z 1999 roku, francuski ustawodawca dość wyraźnie określił, że deklaracji wartości towaru musi towarzyszyć zarówno złożenie przewoźnikowi oświadczenia o wartości towaru, jak również umówienie się stron co do dodatkowego wynagrodzenia. Narzucił również na zleceniodawcę obowiązek złożenia oświadczenia o deklaracji wartości na piśmie lub za pomocą dowolnego środka elektronicznego, najpóźniej w chwili zawarcia umowy przewozowej.

Francuski dekret z 2017 roku nie określa wysokości dodatkowego wynagrodzenia, zatem uzgodnienia w tej kwestii ustawodawca pozostawił stronom umowy. Dekret nie nakłada również na zleceniodawcę obowiązku wpisania zadeklarowanej wartości towaru do listu przewozowego.



HISZPANIA

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

Art. 10 ustawy nakłada obowiązek wystawienia listu przewozowego. Zgodnie z tym przepisem, list przewozowy powinien zawierać m. in następujące dane:

- rodzaj towarów, liczba opakowań oraz znaki i sygnały identyfikacyjne,
- ilość przesyłanych towarów określona wagowo lub wyrażona w inny sposób.

Przepis wskazuje również, że list przewozowy może zawierać również wszelkie inne oświadczenia uzgodnione przez strony umowy, takie jak:

- deklarowana wartość towaru,
- wartość stanowiąca szczególny interes w dostawie,
- wykaz dokumentów dostarczonych przewoźnikowi.

Pomimo, że według art. 55, wartość towaru określa się na podstawie ceny rynkowej, wartości towarów tego samego rodzaju i jakości lub w fakturze sprzedaży, jeżeli towar jest przedmiotem sprzedaży i niezależnie od zasady opisanej w art. 53, hiszpańska ustawa w art. 57 ust. 1 określa limit odszkodowania należnego od przewoźnika. Na 2023 rok, wysokość limitu została określona na 6,67 EUR za każdy kilogram wagi brutto towaru (jedna trzecia miesięcznego wskaźnika IPREM).

Art. 61 ust. 1 ustawy przewiduje jednak możliwość zniesienia ograniczenia określonego w art. 57 ust. 1 ustawy poprzez zadeklarowanie przez nadawcę wartości towaru. Przepis art. 61 ust. 1 narzuca jednak obowiązek złożenia deklaracji wartości w liście przewozowym i uzależnia jej skuteczność od zapłaty uzgodnionego z przewoźnikiem wynagrodzenia. 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 jak 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.

Analogicznie jak w przypadku francuskich przepisów, hiszpańska ustawa oraz orzecznictwo pozostawiają stronom umowy przewozu pełną swobodę w ustalaniu wysokości dodatkowego wynagrodzenia za deklarację wartości towaru.



Postanowienia art. 61 ust. 3 ustawy były przedmiotem rozważań hiszpańskiego sądu, co do kwestii żądania przez przewoźnika dodatkowej opłaty deklarację 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*”.

Sąd Najwyższy jednoznacznie wskazał, że dla skuteczności deklaracji wartości wymagane jest uzgodnienie z przewoźnikiem w umowie przewozu zarówno dodatkowego wynagrodzenia za deklarację wartości towaru, jak również samej deklaracji wartości. Tym samym SN uniezależnił skuteczność deklaracji od listu przewozowego.

POLSKA

W odróżnieniu od przepisów krajowych opisanych powyżej, polska ustawa Prawo Przewozowe dość specyficznie podchodzi do kwestii deklaracji wartości towaru.

O ile art. 38 ust. 2 ustawy nakłada na nadawcę obowiązek zamieszczenia w liście przewozowym danych, dotyczących towaru m.in.: rodzaju, masy, liczby sztuk przesyłki, sposobu opakowania i oznaczenia, nie nakłada na niego obowiązku określenia jego wartości.

Jednak w przypadku, gdy wartość przewożonego towaru nie wynika z rachunku sprzedawcy lub dostawcy ani z obowiązującego cennika, art. 40 ust 1 ustawy daje nadawcy możliwość zadeklarowania jego wartość w liście przewozowym.

Przepis wskazuje jednak, że cel deklaracji wartości towaru jest zupełnie inny, niż wynika to z art. 24 konwencji CMR i przepisów określonych we francuskim dekrete z 2017 r. i w hiszpańskiej ustawie z 2009 r. Deklaracji wartości towaru dokonuje się jedynie na wypadek braku możliwości określenia wartości towaru w miejscu i czasie wydania go przewoźnikowi. Jedynym wspólnym mianownikiem jest złożenie deklaracji w liście przewozowym.

Potwierdza to art. 80 ust. 1 ustawy, który jednoznacznie wskazuje, że wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki nie może przewyższać wartości ustalonej w sposób określony w przepisie. Na podstawie art. 80 ust. 3 ustawy, uprawniony może dochodzić od przewoźnika odszkodowania w wysokości również wartości towaru zadeklarowanej zgodnie z art. 40 ust 1 ustawy, chyba, że przewoźnik udowodni, że wartość deklarowana przewyższa wartość ustaloną w sposób określony w art. 80 ust. 1 ustawy.

Z treści art. 40 ust 1 i art. 80 ust. 1 ustawy nie wynika wprost, że chodzi o tą samą wartość towaru. Przepisy wskazują jednak, że chodzi o wartość obowiązującą w miejscu i czasie przyjęcia towaru do przewozu, którą można

ustalić w sposób określony w art. 80 ust. 1 i która powinna być tożsama dla każdego z tych przepisów. Dlatego też, ustawa nie wypowiada się w kwestii uzgodnienia przez strony umowy dodatkowego wynagrodzenia za zadeklarowanie wartości towaru.

Jak wynika z powyższego, w odróżnieniu od konwencji CMR i przepisów niemieckich, francuskich i hiszpańskich, polska ustawa Prawo Przewozowe nie przewiduje:

- ograniczenia odpowiedzialności do jakiegokolwiek limitu,
- klasycznej deklaracji wartości towaru w rozumieniu konwencji CMR i zagranicznych przepisów będących przedmiotem oceny.

Analiza przepisów ustawy Prawo Przewozowe nie będzie miała więc znaczenia w niniejszej ocenie.

PODSUMOWANIE

W przypadku konwencji CMR, mamy do czynienia z uprawnieniem nadawcy do zadeklarowania wartości towaru zgodnie z art. 24. Podobne konstrukcje obserwujemy również we francuskim dekrete z 2017 r. i w hiszpańskiej ustawie z 2009 r. Niemiecki HGB dał możliwość umownego zwiększenia odpowiedzialności przewoźnika poprzez podniesienie limitu jego odpowiedzialności. Polska ustawa wyraźnie odstaje od utrwalonego porządku, bowiem określają odpowiedzialność przewoźnika na poziomie wartości towaru w miejscu jego przyjęcia do przewozu.

W jakim celu twórcy konwencji CMR wprowadzili deklarację wartości przesyłki?

Artykułem 23 ust. 3 wprowadzono ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika, które niezależnie od zakresu odpowiedzialności określonej w art. 23 ust. 1, dość poważnie ogranicza jego zobowiązanie do odszkodowania za szkodę. Zapewne aby zrównoważyć nadawcy ponoszone ryzyko, wprowadzono również do konwencji CMR art. 24, dający mu możliwość zabezpie-

czenia jego roszczeń poprzez zadeklarowanie wartości towaru i tym samym dający mu możliwość dochodzenia roszczeń do wartości towaru, zgodnie z art. 23 ust. 1 konwencji.

Jak jednak wynika z literalnego brzmienia art. 24 konwencji CMR, aby skutecznie zadeklarować wartość towaru, nadawca jest zobowiązany:

- złożyć deklarację wartości w liście przewozowym i
- uzgodnić z przewoźnikiem dodatkowe wynagrodzenie.

Art. 24 konwencji CMR wyraźnie nakłada na nadawcę obowiązek wpisania deklaracji wartości towaru do listu przewozowego.

Konwencja CMR została sporządzona w 1956 roku i nie uwzględnia okoliczności, które dziś są dość istotne dla oceny skuteczności deklaracji. W ubiegłym wieku, pomiędzy nadawcami i przewoźnikami istniała wyraźna korelacja i nie istniał pomiędzy nimi bufor łączący ich interesy. W obecnym modelu łańcucha dostaw, na odcinku od nadawcy do przewoźnika występuje jeden lub kilku pośredników, a od nadawcy do odbiorcy często kilku przewoźników.

O ile finalnie każdy ma wgląd do listu przewozowego, przed dostarczeniem towaru do odbiorcy praktycznie większość uczestników łańcucha transportowego nie wie o jego istnieniu, nie mówiąc już o tym, jakie dane są w nim zawarte.

Co w przypadku, gdy po szkodzie okaże się, że list przewozowy zawiera wpisaną przez nadawcę wartość towaru?

Jeżeli w zleceniu transportowym nie będzie wzmianki o deklaracji wartości towaru, a przewoźnik umowny nie będzie miał wglądu do listu przewozowego przekazywanego kierowcy przewoźnika, nie będzie w stanie ocenić, czy nadawca wpisał do niego wartość towaru. Podobnie przewoźnik faktyczny, jeżeli towar będzie przyjmował jego kierowca, który nie będąc stroną umowy, nie będzie tym zainteresowany lub nie zwróci na to uwagi.

Wpisanie deklaracji wartości towaru wyłącznie do listu przewozowego pozbawi ją skuteczności, gdyż z braku pisemnych uzgodnień co do deklaracji wartości, pomiędzy stronami umowy (np. pomiędzy nadawcą a pierwszym przewoźnikiem umownym), strony nie umówią się również na dodatkowe wynagrodzenie.



CDS
ODSZKODOWANIA

CDS Kancelaria Brokrska
02-785 Warszawa, ul. Wiołnowa 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

Kontakt: Tel.: 609 204-707, 607 074-607, 607 487-600
E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

Dodatkowo, w określonych przypadkach wpisanie deklaracji wartości jedynie do listu przewozowego może podważać jej skuteczność. Możemy mieć z tym do czynienia na przykład w sytuacji, gdy osobą podpisującą list przewozowy (zawierającą umowę w rozumieniu art. 4 i art. 5 ust. 1 konwencji CMR) jest kierowca przewoźnika, który nie ma uprawnień do zaciągania zobowiązań w imieniu przewoźnika (pracodawcy lub B2B) lub przewoźnik, który nie ma uprawnień do zaciągania zobowiązań w imieniu spedytora zlecającego mu przewóz.

Obowiązek wpisania deklaracji wartości towaru do listu przewozowego wynika również z art. 61 ust. 1 hiszpańskiej ustawy z 2009 roku. Jednakże w tym przypadku Sąd Najwyższy uznał za dopuszczalne uzgodnienie przez strony deklaracji wartości bez konieczności zawierania porozumienia w liście przewozowym. Zgodnie z art. 22 ust. 1 francuskiego dekretu z 2017, dla skuteczności deklaracji wartości towaru wystarczy złożenie przewoźnikowi na piśmie oświadczenia o deklaracji wartości, najpóźniej w chwili zawarcia umowy przewozowej. Niemiecki HGB dla nie przewiduje możliwości deklarowania wartości towaru.

Być może z tych powodów część prawników stoi na stanowisku, że dla skuteczności deklaracji wartości towaru wystarczające jest uzgodnienie tego przez strony umowy przewozu. Analizując zagraniczne orzecznictwo i komentarze do przepisów konwencji CMR, takie podejście do art. 24 konwencji CMR można uznać za słuszne.

Dodatkowo należy wskazać, że Konwencja CMR wprowadza nakład obowiązków umówienia się stron umowy przewozu na dodatkowe wynagrodzenie, nie zawiera w tym zakresie żadnych regulacji. Można zatem przyjąć, że porozumienie w kwestii dodatkowej opłaty może być dokonywane na ogólnych zasadach, np. zgodnie z art. 353 [1] k.c. lub jego zagranicznych odpowiednikach. Jeżeli zatem strony zgodnie ustalą w umowie przewozu, że dodatkowe wynagrodzenie za deklarację wartości towaru mieści się w wynagrodzeniu za przewóz (frachcie), warunek określony w art. 24 konwencji CMR można uznać za spełniony.

	Konwencja CMR	Niemcy	Francja	Hiszpania
Ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika	8,33 SDR/kg	8,33 SDR/kg	20 SDR/kg max. 3 200 EUR/tona	6,67 EUR/kg
Zwiększenie odpowiedzialności przewoźnika	NIE	40 SDR/kg	NIE	NIE
Deklaracja wartości towaru	TAK	NIE	TAK	TAK
Wpisanie deklaracji wartości do listu przewozowego	TAK	-	NIE	TAK/NIE
Umówienie się na dodatkową opłatę	TAK	-	TAK	TAK

Podobnie, jeżeli strony zgodnie ustalą, że dodatkowe wynagrodzenie za deklarację wartości towaru wynosi 10 EUR.

Umówienie się stron co do dodatkowego wynagrodzenia powinno być wyraźnie zaznaczone w umowie przewozu. Jeżeli strony nie dokonają takich uzgodnień na piśmie, deklarację wartości dokonaną wyłącznie w liście przewozowym można uznać za nieskuteczną na podstawie art. 41 ust. 1 konwencji CMR.



Jerzy Różyk
*ekspert ds. prawa przewozowego,
 oceny ryzyka w transporcie
 i ubezpieczeń transportowych*

CDS Kancelaria Brokowska
www.cds-odszkodowania.info

