

Kary umowne należne od przewoźnika w umowach przewozu towarów

Contractual penalties due from the carrier under contracts
of carriage of goods

Договорные неустойки, уплачиваемые перевозчиком
в договорах перевозки грузов

Договірні неустойки, що підлягають сплаті перевізником у договорах
перевезення вантажів

DOROTA AMBROŻUK-WESOŁOWSKA

Dr, Uniwersytet Szczeciński

e-mail: dorota.ambrozuk-wesolowska@usz.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0003-2828-2049>

Streszczenie: W artykule przedstawiona została budząca poważne wątpliwości w teorii i praktyce orzeczniczej problematyka kar umownych wynikających z umów przewozu przesyłek w transporcie krajowym i międzynarodowym. Przepisy regulujące umowę przewozu nie normują tej problematyki. Wątpliwości co do możliwości zastrzegania kar umownych wynikają z charakteru tych przepisów, a w przypadku przewozów międzynarodowych – także z konieczności jednolitego rozumienia (wykładni) przepisów konwencji międzynarodowych, regulujących umowę przewozu w poszczególnych gałęziach transportu. Przedstawione zostały warunki dopuszczalności zastrzegania kar umownych w umowach przewozu przesyłek zarówno w obrocie krajowym, jak i międzynarodowym. Z uwagi na to, że możliwość zastrzegania takich kar uzależniona jest przede wszystkim od charakteru prawnego przepisów regulujących umowę przewozu w poszczególnych gałęziach transportu, omówiono charakter prawny tych przepisów, wynikających zarówno z aktów prawa krajowego (ustawy Prawo przewozowe, Kodeksu cywilnego, Kodeksu morskiego, ustawy Prawo lotnicze), jak i międzynarodowych konwencji przewozowych (CMR, CIM, RH-V, konwencji montrealskiej i warszawskiej). W przypadku przepisów o imperatywnym charakterze stosowanie kar umownych jest co do zasady możliwe jedynie w sytuacjach nie-normowanych przepisami regulującymi umowę przewozu. Tam, gdzie mają one semiimperatywny albo dyspozytywny charakter, możliwość stosowania kar umownych jest większa, choć nie nieograniczona. Wskazano zatem na inne warunki zastrzegania kar umownych, zwłaszcza w umowach regulowanych postanowieniami konwencji międzynarodowych. Wywód poparto przykładami z orzecznictwa oraz wypowiedziami przedstawicieli doktryny.

Słowa kluczowe: umowa przewozu przesyłek, kara umowna, transport krajowy, transport międzynarodowy, charakter przepisów przewozowych

Summary: This article presents the issue of contractual penalties arising from contracts of carriage of goods in domestic and international transport, which raises serious doubts in theory and jurisprudential practice. The provisions governing the contract of carriage do not regulate this issue. Doubts about the possibility of stipulating contractual penalties arise from the nature of these provisions and, in the case of international carriage, also from the need for a uniform understanding (interpretation) of the provisions of international conventions governing the contract of carriage in the various branches of transport. The conditions for the permissibility of stipulating contractual penalties in contracts of carriage of goods in both domestic and international trade are presented. The possibility of stipulating such penalties depends primarily on the legal nature of the provisions regulating the contract of carriage in the various branches of transport. Therefore, this paper discusses the legal nature of these provisions, stemming from Polish national laws (Transport Law, Civil Code, Maritime Code,

Aviation Law) and international transport conventions (CMR, CIM, Hague–Visby Rules, Montreal Convention, Warsaw Convention). In the case of imperative provisions, the application of contractual penalties is, as a rule, only possible in situations not regulated by the provisions governing the contract of carriage. Where they are semi-imperative or dispositive, the possibility of applying contractual penalties is greater, although not unlimited. Therefore, other conditions for stipulating contractual penalties were indicated, particularly in contracts governed by international conventions. Examples from case law and statements of doctrine representatives support the argument.

Key words: contract of carriage of goods, contractual penalty, domestic transport, international transport, nature of transport regulations

Резюме: В статье представлен вопрос о договорных неустойках, вытекающих из договоров перевозки грузов во внутреннем и международном транспорте, который вызывает серьезные сомнения в теории и судебной практике. Положения, регулирующие договор перевозки, не регулируют данный вопрос. Сомнения в возможности установления договорной неустойки вытекают из природы этих положений, а в случае с международными перевозками – еще и из необходимости единого понимания (толкования) положений международных конвенций, регулирующих договор перевозки в отдельных отраслях транспорта. Представлены условия допустимости установления договорной неустойки в договорах перевозки грузов как во внутреннем, так и в международном сообщениях. В связи с тем, что возможность установления таких неустоек зависит в первую очередь от правовой природы положений, регулирующих договор перевозки в отдельных отраслях транспорта, рассматривается правовая природа этих положений, вытекающих как из польских правовых актов (Транспортного закона, Гражданского кодекса, Морского кодекса, Авиационного закона), так и международных транспортных конвенций (CMR, CIM, RH-V, Монреальской и Варшавской конвенций). В случае положений императивного характера применение договорных неустоек возможно, как правило, только в ситуациях, не урегулированных положениями, регулируемыми договор перевозки. Если же они носят «полуимперативный» или диспозитивный характер, то возможность применения договорной неустойки более широка, хотя и не безгранична. Поэтому были указаны и другие условия для установления договорных неустоек, в частности в договорах, регулируемых международными конвенциями. Аргументация подкрепляется примерами из судебной практики и высказываниями представителей доктрины.

Ключевые слова: договор перевозки груза, договорная неустойка, внутренние перевозки, международные перевозки, характер транспортного регулирования

Анотація: У статті розглядається питання про договірну неустойку, що випливає з договорів перевезення вантажів у внутрішньому та міжнародному транспортуванні, яке викликає серйозні сумніви в теорії та судовій практиці. Положення, що регулюють договір перевезення, це питання не регулюють. Сумніви щодо можливості передбачення договірних неустойок випливають з природи цих положень, а у випадку з міжнародними перевезеннями – також з необхідності однакового розуміння (тлумачення) положень міжнародних конвенцій, що регулюють договір перевезення в окремих галузях транспорту. Представлено умови допустимості передбачення договірних неустойок у договорах перевезення вантажів як у внутрішній, так і в міжнародній торгівлі. У зв'язку з тим, що можливість встановлення таких штрафних неустойок залежить насамперед від правової природи положень, що регулюють договір перевезення на окремих видах транспорту, розглядається правова природа цих положень, що випливають як з актів національного законодавства (Закон про транспорт, Цивільний кодекс, Морський кодекс, Повітряний кодекс), так і з міжнародних транспортних конвенцій (CMR, CIM, RH-V, Монреальська конвенція і Варшавська конвенція). Що стосується положень імперативного характеру, то застосування договірних неустойок, як правило, можливе лише в ситуаціях, не врегульованих положеннями, що регулюють договір перевезення. У випадку положень напівімперативного або диспозитивного характеру можливість застосування договірних неустойок є більшою, хоча і не необмеженою. У зв'язку з цим було вказано на інші умови передбачення договірної неустойки, зокрема, в договорах, що регулюються положеннями міжнародних конвенцій. Аргументація підкріплена прикладами з судової практики та висловлюваннями представників доктрини.

Ключові слова: договір перевезення вантажів, договірна неустойка, національні перевезення, міжнародні перевезення, характер транспортних правил

Wstęp

Kara umowna w prawie polskim uregulowana jest art. 483 § 1 Kodeksu cywilnego¹, zgodnie z którym można zastrzec w umowie, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi poprzez zapłatę określonej sumy. Treść tego przepisu wskazuje, że kara umowna przybiera postać kary pieniężnej i jest rodzajem sankcji cywilnoprawnej za niewykonanie lub nienależyte wykonanie przez dłużnika świadczenia o charakterze niepieniężnym². Jej podstawową funkcją jest funkcja kompensacyjna³. Kara umowna stanowi bowiem surogat odszkodowania. Określana jest także jako swoiste odszkodowanie o zryczałtowanym charakterze.

Zastrzeżenie kary umownej ułatwia wierzycielowi uzyskanie rekompensaty na wypadek niewykonania albo nienależytego wykonania przez dłużnika świadczenia o niepieniężnym charakterze. Wierzyciel dochodząc umówionej kwoty tytułem kary umownej, nie musi bowiem udowadniać szkody, a jedynie fakt niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia⁴. W orzecznictwie i literaturze przedmiotu zwraca się uwagę, że obowiązek zapłaty zastrzeżonej kary umownej aktualizuje się także wówczas, gdy wierzyciel nie poniósł żadnej szkody⁵, choć pojawiają się również

¹ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 1061 z późn. zm.

² Zob. wyrok SN z dnia 27 września 2013 r., I CSK 748/12, OSNC 2014, nr 6, poz. 67, a także wyrok SN z dnia 23 marca 2022 r., I NSNc 17/21, <https://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/OrzeczeniaHTML/i%20nsnc%2017-21.docx.html> [dostęp: 23.05.2025 r.].

³ W literaturze przedmiotu wskazuje się ponadto na funkcję represyjną, stymulacyjną oraz prewencyjną kary umownej. Na temat funkcji kary umownej zob.: J. Jastrzębski, *Kara umowna*, Warszawa 2006, s. 158–177; J. Szwaja, *Kara umowna według kodeksu cywilnego*, Warszawa 1967, s. 27–38; też W. Borysiak, *Funkcje kary umownej w świetle uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 6 listopada 2003 r. (III CZP 61/03)*, Palestra 2006, nr 7–8, s. 46–56; E. Skowrońska-Bocian, *Kara umowna – kompensacja czy represja?*, Zeszyty Prawnicze 2003, t. 3, nr 2, s. 179–194; A. Śmieja, *W sprawie funkcji realizowanych przez karę umowną*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2014, nr 362, s. 387–398; P. Widerski, *Charakter prawny kary umownej według prawa polskiego na tle ponadnarodowych uregulowań prawnych*, Studia Prawa Prywatnego 2018, nr 2, s. 24–44; Z. Machnikowski, w: *Zobowiązania*, t. 2. *Część ogólna. Komentarz*, red. Z. Machnikowski, Warszawa 2024, art. 483 K.c., Nb. 7–10.

⁴ Tak słusznie P. Relidzyński, *Obowiązek zapłaty kary umownej w przypadku niewystąpienia szkody po stronie wierzyciela*, w: *Prawo handlowe. Między teorią, praktyką a orzecznictwem. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Januszowi A. Strzępcu*, red. P. Pinior, P. Relidzyński, W. Wyrzykowski, E. Zielińska, M. Żaba, Warszawa 2019, s. 89.

⁵ Tak np. uchwała SN z dnia 6 listopada 2003 r., III CZP 61/03, OSNC 2004, nr 5, poz. 69, stanowiąca zasadę prawną; zob. też W. Popiołek, w: *Kodeks cywilny*, t. 2. *Komentarz. Art. 450–1088*, red. K. Pietrzykowski, Warszawa 2021, art. 484 K.c., Nb. 4; Z. Gawlik, w: *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania. Część ogólna*, red. A. Kidyba, t. 3, Warszawa 2014, s. 758; M. Bujalski, F. Zoll, w: *System*

głosy odmienne⁶. W sytuacji zaś, gdy kara umowna byłaby nadmiernie wygórowana, art. 484 § 2 K.c. przewiduje instytucję jej miarkowania. Z drugiej jednak strony zastrzeżenie w umowie kary umownej, przy braku odmiennego postanowienia umownego, uniemożliwia kompensatę tej części szkody, która przekracza wysokość zastrzeżonej kary (art. 484 § 1 zd. 2 K.c.)⁷. Tym samym daje dłużnikowi pewność, że obowiązek odszkodowawczy, będący konsekwencją określonych przejawów niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, zostanie ograniczony do wysokości kary.

Okoliczność w postaci tego, że prawo polskie przewiduje możliwość zastrzeżenia kary umownej, nie oznacza jednak, że zawsze będzie to prawnie dopuszczalne. Zastrzeżenie takie może bowiem zostać dokonane w granicach swobody umów, o której mowa w art. 353¹ K.c.

Celem opracowania jest omówienie kwestii związanych z zastrzeganiem kar umownych należnych od przewoźnika w umowach przewozu przesyłek, a w szczególności udzielenie odpowiedzi na pytanie o możliwość zastrzegania takich kar w sytuacji, gdy zarówno polskie przepisy dotyczące przewozów⁸, jak i międzynarodowe konwencje przewozowe⁹, dotyczące poszczególnych gałęzi transportu, takich kar nie przewidują. Wątpliwości w tym zakresie wynikają z charakteru przepisów

Prawa Prywatnego, t. 6, red. A. Olejniczak, Warszawa 2023, s. 1292–1293; T. Szanciło, w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. M. Załucki, Warszawa 2023, art. 484 K.c., Nb. 1; Z. Machnikowski, *Zobowiązania*, t. 2, art. 484 K.c., Nb. 9; W. Borysiak, w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. W. Borysiak, Warszawa 2024, art. 484, pkt III.7.

⁶ Tak np. K. Zagrobelny, w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, P. Machnikowski, Warszawa 2023, art. 483 K.c., Nb. 11; G. Romanowski, *Kara umowna a obowiązek wykazania szkody*, Przegląd Prawa Handlowego 2006, nr 11; zob. też M. Gutowski, *Kodeks cywilny*, t. 2. *Komentarz. Art. 353–625*, Warszawa 2022, art. 483 K.c., Nb. 3.

⁷ Wyjątek stanowi umyślne wyrządzenie szkody. Zob. T. Szanciło, w: *Kodeks cywilny...*, art. 484 K.c., Nb. 3; Z. Machnikowski, *Zobowiązania*, t. 2, art. 484 K.c., Nb. 12.

⁸ Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 1262 (dalej: Prawo przewozowe); ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1309 (dalej: K.m.); ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 2110 (dalej: Prawo lotnicze).

⁹ Chodzi o następujące konwencje: Konwencję międzynarodową o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisaną w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258) zmienioną Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 23 lutego 1968 r. (Dz. U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48), dalej: RH-V lub reguły hasko-visbijskie; Konwencję o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49 z późn. zm.), zwaną konwencją warszawską; Konwencję o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 z późn. zm.); Konwencję o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzoną w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 z późn. zm.); Konwencję o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzoną w Montrealu 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235 z późn. zm.).

regulujących umowę przewozu przesyłek oraz konieczności autonomicznej wykładni konwencji międzynarodowych, regulujących umowy przewozu w poszczególnych gałęziach transportu. Postulat takiej wykładni oznacza konieczność dokonywania interpretacji przepisów konwencji w oderwaniu od sposobu rozumienia określonych pojęć w prawie wewnętrznym. Wynika z niej również nakaz poszukiwania odpowiedzi na kwestie wyłaniające się przy stosowaniu danej konwencji międzynarodowej przede wszystkim na gruncie przepisów samej konwencji, przy wykorzystaniu wszelkich możliwości interpretacyjnych, wynikających w szczególności z zasad wykładni konwencji międzynarodowych określonych Konwencją wiedeńską o prawie traktatów¹⁰. Postulat dokonywania wykładni autonomicznej nie stoi jednak na przeszkodzie stosowaniu przepisów prawa krajowego w przypadkach nieuregulowanych postanowieniami konwencji międzynarodowych. Jest bowiem oczywiste, że konwencje te nie regulują całościowo stosunku prawnego wynikającego z zawartej umowy przewozu. W takiej sytuacji istnieje możliwość, a nawet konieczność stosowania przepisów krajowych¹¹. Trzeba jednak pamiętać, że problematyka kar umownych, jako mająca materialnoprawny charakter, musi być oceniana w świetle prawa właściwego dla danego stosunku prawnego, zgodnie z regułami kolizyjno-prawnymi. Nie zawsze jest to prawo sądu rozpatrującego sprawę, o czym sądy często zapominają, stosując je niejako automatycznie. Dotyczy to zarówno samego zastrzeżenia kary umownej, relacji pomiędzy karą umowną a odszkodowaniem, jak i przesłanek obniżenia (miarkowania) kary umownej.

Rozważając kwestię możliwości zastrzeżenia kar umownych w transporcie międzynarodowym, koncentruję się na przypadkach, gdy do oceny kwestii nieuregulowanych w konwencji międzynarodowej właściwe jest prawo polskie. Ze względu na odmienności obowiązujące w poszczególnych systemach prawnych, z ostrożnością należy się odnosić do poglądów dotyczących możliwości zastrzegania kar umownych w umowach przewozu międzynarodowego, wyrażonych w doktrynie i literaturze zagranicznej¹². Przy przygotowywaniu opracowania została wykorzystana metoda dogmatyczno-językowa, porównawcza i w ograniczonym zakresie historyczna.

¹⁰ Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 r., Dz. U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439. Odnosnie do wykładni konwencji międzynarodowej zawierającej ujednolicone normy prawa prywatnego zob. K. Wesołowski, D. Ambrożuk, *Interpretacja postanowień konwencji międzynarodowych zawierających normy o charakterze cywilnoprawnym*, *Lingwistyka Stosowana* 2017, t. 24, nr 4, s. 165–176.

¹¹ Zob. D. Dąbrowski, *Luki prawne w wybranych konwencjach dotyczących umów przewozu i ich uzupełniania*, w: *Societates et obligationes – tradycja, współczesność, przyszłość. Księga jubileuszowa Profesora Jacka Napierały*, red. A. Olejniczak, T. Sójka, Poznań 2018, s. 89–99.

¹² Przykładowo w prawie angielskim istnieje rozróżnienie pomiędzy *penalty* a *liquidated damages*, co do których postaci kary umownej istnieją odrębne warunki ich stosowania. W odniesieniu do kar umownych w transporcie na gruncie angielskiego prawa patrz A. Messent, D.A. Glass, *CMR: Contracts*

1. Kary umowne zastrzegane w praktyce transportowej

Kary umowne są często zastrzegane w umowach przewozu. Dotyczy to w szczególności przewozów drogowych, zarówno krajowych, jak i międzynarodowych. Powierzający przewóz nadawcy już w treści tzw. zlecenia transportowego przewidują zazwyczaj różne kary umowne należne od przewoźnika, np. na wypadek nieterminowego podstawienia pojazdu w miejscu załadunku, opóźnienia podstawienia pojazdu w miejscu rozładunku (opóźnienia w przewozie), braku zapewnienia stałego kontaktu telefonicznego z kierowcą wykonującym przewóz, braku informowania nadawcy w określonych odstępach czasu o przybliżonym miejscu przebywania pojazdu wraz z ładunkiem, nieterminowego dostarczenia dokumentów przewozowych (w szczególności zawierających potwierdzenie odbioru, co może uniemożliwiać lub utrudniać nadawcy przesyłki rozliczenie się ze swoim kontrahentem), utraty, niewykorzystania lub nienależytego wykorzystania dokumentów załączonych do listu przewozowego lub powierzonych przewoźnikowi, na okoliczność powstania szkód w przewożonym towarze, naruszenia zakazu bezpośredniego kontaktowania się i przyjmowania zleceń transportowych od klienta nadawcy towaru do przewozu, naruszenia zakazów doładunku przesyłek innych nadawców (w przypadku przewozów całopojazdowych, tj. gdy nadawca zamawia całą przestrzeń ładunkową pojazdu) czy przeładunku, naruszenia nakazów tzw. neutralizacji dokumentów (chodzi o zamianę listu przewozowego uniemożliwiającą odbiorcy poznanie podmiotu, od którego pobrano przesyłkę do przewozu), przewozu w zwiększonej obsadzie pojazdu, wykonywania przewozu w konwoju czy parkowania w określony sposób (np. tyłami naczep do siebie, co uniemożliwia, a co najmniej utrudnia otwarcie drzwi naczepy), wykonywania przewozu określonym typem pojazdu (np. naczepą o sztywnej zabudowie), niedokonania określonych czynności w odniesieniu do przesyłki.

W pierwotnej wersji ustawy Prawo przewozowe¹³ (rozdz. 5, art. 59–61) przewidziane były ustawowe kary pieniężne należne klientowi od przewoźnika oraz należne przewoźnikowi od jego klienta, stanowiące formę zryczałtowanego odszkodowania na wypadek nienależytego wykonania określonych czynności związanych z umową

for the International Carriage of Goods by Road, New York 2017, s. 249. Powyższe rozróżnienie niekiedy uchodzi uwadze autorów odwołujących się do prawa angielskiego. W literaturze polskiej różnice wyjaśnia M. Czernis, „*Liquidated damages*” – kary umowne w umowie o budowę statku, Portal stoczniowy, 16.07.2024 r., <https://portalstoczniowy.pl/kary-umowne-w-umowie-o-budowe-statku-marek-czernis> [dostęp: 19.07.2024 r.], zob. też Z. Machnikowski, *Zobowiązania*, t. 2, art. 484 K.c., Nb. 8.

¹³ Dz. U. z 1984 r. Nr 53, poz. 272.

przewozu¹⁴, do których na mocy art. 485 K.c. znajdowały odpowiednie zastosowanie przepisy o karze umownej. Przepisy te zostały jednak uchylone ustawą o zmianie ustawy – Prawo przewozowe z dnia 2 września 1994 r.¹⁵

Aby udzielić odpowiedzi na pytanie o możliwość i warunki zastrzegania kar umownych w umowach przewozu przesyłek, konieczne jest określenie charakteru prawnego przepisów regulujących umowę przewozu, zarówno w odniesieniu do przewozów krajowych, jak i międzynarodowych. W szczególności chodzi o charakter przepisów dotyczących określonych tytułów odpowiedzialności przewoźnika oraz ustalenia odszkodowania.

2. Charakter prawny przepisów regulujących umowę przewozu towarów

Charakter prawny przepisów regulujących umowę przewozu jest zróżnicowany, i to zarówno w odniesieniu do przepisów prawa polskiego, jak i konwencji międzynarodowych. Jeśli chodzi o przepisy krajowe, to postanowienia ustawy Prawo przewozowe, która znajduje zastosowanie do wszelkiego rodzaju przewozów, za wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego (art. 1 ust. 1 Prawa przewozowego) oraz przewozów przesyłek pocztowych (art. 35 ust. 1a Prawa przewozowego), mają charakter bezwzględnie wiążący. Mimo że ustawa nie zawiera wyraźnej dyspozycji co do charakteru jej przepisów, ich imperatywny charakter – przynajmniej w odniesieniu do postanowień dotyczących zasad odpowiedzialności przewoźnika i ustalania wysokości odszkodowania – nie powinien budzić wątpliwości¹⁶.

¹⁴ Zgodnie z art. 59 Prawa przewozowego przewoźnik był obowiązany do zapłacenia klientowi kary pieniężnej w razie:

- 1) niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z zatwierdzonego planu przewozów, umów o organizacji przewozów, umów grupowego przewozu osób lub przyjętego zamówienia na przewóz,
- 2) zwłoki w przygotowaniu przesyłki do odbioru,
- 3) zwłoki w dostarczeniu przesyłki, gdy nie udowodniono szkody,
- 4) zwłoki w podstawieniu zamówionego środka transportowego,
- 5) podstawienia środka transportowego nie nadającego się do danego rodzaju przewozu.

Ww. kary pieniężne znajdowały zastosowanie niezależnie od należności i odszkodowań ciążących na stronach z tytułu zawartej umowy, chyba że ustawa stanowiła inaczej, a ponadto do tych kar pieniężnych nie znajdowały zastosowania przepisy Kodeksu cywilnego o karach umownych (art. 61 ust. 2 i 3 Prawa przewozowego). Wysokość kar pieniężnych w poszczególnych gałęziach transportu określał Minister Komunikacji, w drodze rozporządzenia (art. 61 ust. 3 Prawa przewozowego).

¹⁵ Dz. U. z 1994 r. Nr 111, poz. 536.

¹⁶ Szerzej na ten temat D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2011, s. 17–19. Za imperatywnym charakterem przepisów

Zgoła inaczej rzecz ma się w przypadku przepisów Kodeksu cywilnego dotyczących umowy przewozu przesyłek, które obecnie mają marginalne zastosowanie, gdyż stosuje się je wprost do przewozów konnych¹⁷ oraz subsydiarnie do przewozów innych gałęzi transportu (art. 775 K.c.). Przepisy te, co do zasady, mają dyspozytywny charakter¹⁸.

Przepisy Kodeksu cywilnego, na mocy art. 205 ust. 1 Prawa lotniczego znajdują też zastosowanie do umowy krajowego przewozu lotniczego, ale tylko w zakresie nieuregulowanym przepisami ustawy Prawo lotnicze i umowami międzynarodowymi. Do kwestii odpowiedzialności przewoźnika za szkody związane z przewozem lotniczym, w tym przewozem towarów, odnosi się natomiast przepis art. 208 ust. 2 Prawa lotniczego¹⁹, zawierający odesłanie do przepisów konwencji lotniczych, których Polska jest stroną. Charakter przepisów tych konwencji zostanie omówiony w dalszej części artykułu.

W przypadku Kodeksu morskiego zawarta tam regulacja dotycząca odpowiedzialności przewoźnika wzorowana jest na przepisach RH-V. Choć z założenia odnosi się do wszelkich umów przewozu ładunku morzem, w przypadku wystawienia konosamentu ma charakter semiimperatywny. Nieważne są postanowienia umowne wyłączające lub ograniczające odpowiedzialność unormowaną art. 110 K.m. (obowiązek dołożenia należytej staranności przy zapewnieniu zdatności żeglugowej statku), art. 165 K.m. (zakres odpowiedzialności za szkody w substancji ładunku; przyczyny wyłączające) i art. 167 K.m. (odesłanie do RH-V w zakresie kwotowych

Prawa przewozowego opowiadają się także m.in.: W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do znowelizowanego prawa przewozowego*, Zielona Góra 1995, s. 15, jak również *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji, Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR*, Gdańsk 2006, s. 60; M. Stec, w: *Prawo gospodarcze i handlowe*, t. 5. *Prawo umów w obrocie gospodarczym*, red. S. Włodyka, Warszawa 2001, s. 964; T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 55–56; tenże *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013, s. 28.

¹⁷ Zob. szerzej D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim*, Warszawa 2020, s. 15–16.

¹⁸ Tak słusznie M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005, s. 34; T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa...*, s. 28. Wyjątek stanowią przepisy dotyczące terminu przedawnienia roszczeń (w przypadku przewozu rzeczy – art. 792 K.c., a w odniesieniu do roszczeń regresowych pomiędzy przewoźnikami – art. 793 K.c.). Zgodnie bowiem z art. 119 K.c. terminy przedawnienia nie mogą być skracane ani przedłużane przez czynność prawną.

¹⁹ Zgodnie z art. 208 ust. 2 Prawa lotniczego postanowienia umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę stosuje się również do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym niepodlegającym tym umowom, a rozpoczynającym się lub kończącym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium oraz w przewozie lotniczym krajowym. W przypadku przyjęcia przez Rzeczpospolitą Polską różnych umów międzynarodowych oraz zmian i uzupełnień do nich w przewozie tym stosuje się jedynie postanowienia umowy ostatnio ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską.

ograniczeń wysokości odszkodowania)²⁰. *A contrario* – jeśli konosament nie został wystawiony, strony mogą dowolnie kształtować zasady odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Na gruncie Kodeksu morskiego strony mogą także dowolnie ukształtować odpowiedzialność dotyczącą ładunków przewożonych na pokładzie statku, żywych zwierząt i za szkody zaistniałe po przyjęciu ładunku do przewozu, ale przed dokonaniem załadunku na statek oraz szkody spowodowane po rozładunku, ale przed wydaniem ładunku odbiorcy (art. 169 § 3 K.m.).

Przepisy międzynarodowych konwencji przewozowych mają zasadniczo imperatywny lub semiimperatywny charakter. I tak art. 41 ust. 1 konwencji CMR dotyczącej przewozów drogowych stanowi wprost, że z zastrzeżeniem art. 40 jest nieważna i pozbawiona mocy każda klauzula, która bezpośrednio lub pośrednio naruszałaby postanowienia tej konwencji, przy czym nieważność takich klauzul nie pociąga za sobą nieważności pozostałych postanowień umownych. Oznacza to, że jedynie w zakresie wskazanym w art. 40 CMR (indyferentnym z punktu widzenia możliwości zastrzegania kar umownych) postanowienia CMR mają charakter dyspozytywny.

Nieco inaczej sytuacja wygląda w odniesieniu do międzynarodowego przewozu kolejowego towarów. W myśl bowiem art. 5 CIM²¹, jeżeli przepisy te nie stanowią inaczej, jakiegokolwiek postanowienie umowy przewozu mogące bezpośrednio lub pośrednio uchylać ich stosowanie jest nieważne, a nieważność takiego postanowienia nie wpływa na ważność pozostałych postanowień umowy przewozu. Jednakże przewoźnik może przyjąć na siebie większą odpowiedzialność i szersze zobowiązania od określonych w przepisach CIM. Oznacza to, że przepisy CIM dotyczące odpowiedzialności i zobowiązań ciążących na przewoźniku mają charakter semiimperatywny. Wyjątek stanowi art. 33 § 6 CIM, dopuszczający zawarcie porozumienia co do należnego od przewoźnika odszkodowania na wypadek przekroczenia określonego w porozumieniu stron umowy przewozu terminu dostawy, na innych zasadach niż wynikających z art. 33 § 1 CIM. Oznacza to, że zasady odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie kolejowym za niezachowanie terminu dostawy mają charakter dyspozytywny, o ile strony w porozumieniu określiły sam termin dostawy²².

²⁰ Jeżeli konosament został wystawiony na ładunek przewożony na podstawie umowy czarterowej, zakaz umownych wyłączeń lub ograniczeń odpowiedzialności jest skuteczny od chwili przeniesienia konosamentu na osobę trzecią (art. 169 § 2 K.m.).

²¹ CIM – Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami, stanowiące załącznik B do konwencji COTIF.

²² Zob. J.O. Bodis, *Die Vertragsstrafe im Transportrecht*, Transportrecht 2014, nr 3, s. 103.

Semiimperatywny charakter mają także postanowienia międzynarodowych konwencji lotniczych dotyczące odpowiedzialności przewoźnika. Przepis art. 26 konwencji montrealskiej przewiduje bowiem, że jakiegokolwiek postanowienie umowne zmierzające do uwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności lub do ustalenia ograniczeń odpowiedzialności niższych od przewidzianych w konwencji uważa się za nieistniejące i niemające skutków prawnych, jednakże nieważność takiego postanowienia nie powoduje nieważności całej umowy, która nadal podlega postanowieniom konwencji. Jednakże na mocy art. 25 konwencji montrealskiej przewoźnik lotniczy może umówić się, że w odniesieniu do umowy przewozu stosuje się ograniczenia odpowiedzialności wyższe od przewidzianych w konwencji albo że nie stosuje się żadnych ograniczeń odpowiedzialności. Ponadto z art. 49 tej konwencji wynika, że nieważne są wszelkie klauzule umowy przewozu i wszelkie zawarte przed powstaniem szkody umowy szczególne, których strony uchylałyby zastosowanie zasad ustalonych w tej konwencji bądź przez określenie prawa, które ma być zastosowane (co może mieć znaczenie z punktu widzenia dopuszczalności zastosowania kar umownych), bądź przez zmianę zasad właściwości sądów²³. Analogiczne rozwiązania przyjęto w konwencji warszawskiej (art. 22, 23, 32).

W przypadku przewozów morskich kwestia jest bardziej skomplikowana. Odpowiedzialność przewoźnika morskiego za szkody w przewożonym ładunku na płaszczyźnie międzynarodowej regulowana jest RH-V. Reguły te mają zastosowanie *ex proprio vigore* wyłącznie do przewozów za konosamentem (art. 1 RH-V)²⁴. Przepisy dotyczące odpowiedzialności przewoźnika wynikające z tej konwencji mają charakter semiimperatywny (art. 5 RH-V²⁵). Strony umowy nie mogą bowiem wprowadzać do treści umowy o przewóz postanowień wyłączających lub łagodzących zasady odpowiedzialności przewoźnika. Możliwe jest ich zaostrzenie.

Jednak w odniesieniu do szkód w ładunku pozostającym w pieczy przewoźnika przed załadunkiem na statek i po wyładunku, strony mogą ustalić odmienne

²³ Zgodnie z art. 34 konwencji montrealskiej, w odniesieniu do umowy przewozu towarów, strony tej umowy mogą poddać każdy spór dotyczący odpowiedzialności przewoźnika pod rozstrzygnięcie przez arbitraż. Zob. M. Polkowska, I. Szymajda, *Konwencja montrealaska. Komentarz*, Warszawa 2004, s. 101–102 i 121.

²⁴ W praktyce RH-V stosowane są także do innych przewozów ładunku, na podstawie woli stron (tzw. klauzuli *paramount* zawartej w formularzach dokumentów przewozowych). Polska nie ratyfikowała konwencji Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów morzem z 1978 r. (tzw. Reguły Hamburskie), której zakres zastosowania jest niezależny od wystawienia konosamentu.

²⁵ Zgodnie z art. 5 RH-V przewoźnikowi wolno zrzec się całości lub części jego praw i ulg, jak również zwiększyć jego odpowiedzialności i zobowiązania tak, jak są one, jedno i drugie, przewidziane przez konwencję, byleby wzmianka o tym zrzeczeniu się lub zwiększeniu była umieszczona w konosamencie wydanym załadowcy.

zasady odpowiedzialności (art. 7 RH-V). Należy też mieć na uwadze, że ładunkiem w rozumieniu RH-V nie są towary przewożone na pokładzie i żywe zwierzęta (art. 1 lit. e). Stąd w odniesieniu do nich strony mogą również ustalić dowolne zasady odpowiedzialności. Mogą tę odpowiedzialność zarówno rozszerzyć, jak i złagodzić w stosunku do zasad wynikających z RH-V.

3. Warunki dopuszczalności kar umownych w umowach przewozu towarów

W odniesieniu do umów przewozu towarów normowanych co do zasady przepisami o imperatywnym charakterze, tj. w przypadku przewozów krajowych regulowanych przepisami ustawy Prawo przewozowe, a w odniesieniu do przewozów międzynarodowych postanowieniami konwencji CMR, niedopuszczalna jest praktyka zastrzegania kar umownych z tych tytułów, które są unormowane tymi przepisami²⁶. Nie jest zatem prawnie skuteczne zastrzeganie kar umownych na wypadek zaistnienia szkód w przewożonym towarze (jego utraty – zaginięcia, ubytku, uszkodzenia) czy zwłoki w przewozie. Znajduje to potwierdzenie zarówno w orzecznictwie²⁷, jak i w literaturze przedmiotu²⁸. Za niedopuszczalne należy uznać także zastrzeganie kar umownych na wypadek zagubienia lub niewłaściwego użycia dokumentów wymienionych w liście przewozowym i dołączonych do niego lub wręczonych przewoźnikowi, gdyż te kwestie są również uregulowane ww. przepisami.

Należy przy tym zaznaczyć, że nie ma znaczenia, czy zastrzeżenie kar stwarzałoby dla przewoźnika sytuację korzystniejszą od wynikającej z przepisów prawa, czy też odwrotnie. Nie jest zatem możliwe zastrzeżenie np. kar umownych za zwłokę w przewozie, która nie spowodowała szkody w przesyłce, nawet z zastrzeżeniem, że nie przekroczy wysokości maksymalnego odszkodowania przewidzianego na

²⁶ Tak K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013, s. 44; I. Koller, *Transportrecht*, München 2013, s. 1209; R.Th. Schmid, w: *CMR – Kommentar. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, red. K.H. Thume, Frankfurt am Main 2013, s. 981.

²⁷ Zob. np. wyrok SN z dnia 11 sierpnia 2022 r., II CNPP 6/22, <https://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia3/ii%20cnpp%206-22.pdf> [dostęp: 26.05.2025 r.]; wyrok SO w Szczecinie z dnia 19 marca 2014 r., VIII Ga 65/14, [https://orzeczenia.szczecin.so.gov.pl/content/\\$N/155515000004027_VIII_Ga_000065_2014_Uz_2014-03-19_001](https://orzeczenia.szczecin.so.gov.pl/content/$N/155515000004027_VIII_Ga_000065_2014_Uz_2014-03-19_001) [dostęp: 22.05.2025 r.].

²⁸ Zob. R.Th. Schmid, w: *CMR...*, s. 981; T. Bittel, *Zastrzeżenie kary umownej z tytułu nieterminowego wykonania umowy drogowego przewozu rzeczy w świetle przepisów PrPrzew oraz Konwencji CMR*, *Studia Prawa Prywatnego* 2021, t. 16, nr 2, s. 40–42.

tę okoliczność (jednokrotność przewoźnego w transporcie międzynarodowym – art. 23 ust. 5 CMR, dwukrotność przewoźnego w transporcie krajowym – art. 83 ust. 1 Prawa przewozowego). Skoro przepisy CMR i ustawy Prawo przewozowe wymagają dla uzyskania tego odszkodowania udowodnienia szkody, zastrzeżenie kary umownej na okoliczność opóźnienia stanowiłoby obejście tego wymogu. Z tego samego powodu nie jest możliwe na gruncie ustawy Prawo przewozowe oraz konwencji CMR zastrzeżenie kary umownej na okoliczność zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki, a także przekroczenia umówionego terminu dostawy (zwłoki w przewozie).

Na marginesie warto jednak zauważyć, że możliwe jest uzyskanie wyższego odszkodowania od przewidzianego postanowieniami konwencji CMR w ramach deklaracji wartości przesyłki (art. 24 CMR) czy tzw. deklaracji specjalnego interesu w dostawie (art. 26 CMR)²⁹. Ten ostatni przepis stanowi bowiem, że w ww. przypadkach można żądać od przewoźnika, niezależnie od odszkodowań przewidzianych w art. 23, 24 i 25 CMR, odszkodowania równego dodatkowej szkodzie, która została udowodniona, aż do wysokości zadeklarowanej kwoty. Instytucji tych nie można jednak utożsamiać z karą umowną. Artykuł 26 ust. 2 CMR stanowi wprost o szkodzie, i to szkodzie udowodnionej. Tymczasem w przypadku zastrzeżonej kary umownej – jak już wyżej wskazano – wierzyciel nie musi udowadniać szkody, a jedynie fakt niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia, na okoliczność wystąpienia którego karę zastrzeżono. Jak już wspomniano, zgodnie z orzecznictwem i przeważającymi poglądami polskiej doktryny, szkoda w takiej sytuacji w ogóle nie musi wystąpić.

W umowach podlegających przepisom ustawy Prawo przewozowe i konwencji CMR, co do zasady, dopuszczalne jest natomiast zastrzeganie kar umownych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania czynności, co do których ww. przepisy nie zawierają unormowania. Chodzi tu w szczególności o takie tytuły, jak: niepodstawienie pojazdu pod załadunek o umówionej porze³⁰, niedostarczenie dokumentów przewozowych po wykonanym przewozie, naruszenie zakazu bezpośredniego kontaktowania się i przyjmowania zleceń transportowych od klienta nadawcy towaru do przewozu. Jeśli chodzi o pierwszą z wymienionych sytuacji, można spotkać się z poglądem, że niezachowanie terminu podstawienia pojazdu mieści się w pojęciu opóźnienia w przewozie, a co za tym idzie – obwarowanie niepodstawienia pojazdu pod załadunek w umówionym czasie karami umownymi stanowiłoby obejście przepisów regulujących konsekwencje opóźnienia w przewozie³¹. Stanowisko takie

²⁹ Przepisy ustawy Prawo przewozowe deklaracji szczególnego interesu w dostawie nie przewidują.

³⁰ Zob. wyrok SN z dnia 11 sierpnia 2022 r., II CNPP 6/22.

³¹ T. Bittel, *Zastrzeżenie kary umownej...*, s. 41. Autor jest jednak niekonsekwentny w swoim zapatrywaniu, skoro dopuszcza odpowiedzialność odszkodowawczą na ogólnych zasadach z tego tytułu.

nie jest zasadne. Czym innym jest bowiem niezachowanie terminu przewozu jako głównego świadczenia wynikającego z umowy, a czym innym nieterminowe wykonanie jednego z obowiązków warunkujących wykonanie tego świadczenia zasadniczego. Pomimo nieterminowego podstawienia pojazdu pod załadunek i spowodowania tym szkody (np. gdy wykonanie czynności ładunkowych wiąże się z koniecznością najęcia przez nadawcę określonego sprzętu do załadunku czy zatrudnienia wyspecjalizowanego przedsiębiorcy świadczącego usługi sztauerskie) lub co najmniej perturbacji w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa nadawcy, termin przewozu może być zachowany i przepisy przewidujące sankcje z tytułu opóźnienia w przewozie nie będą miały zastosowania. Opowiadając się za dopuszczalnością zastrzeżenia kary umownej za nieterminowe podstawienie pojazdu pod załadunek, należy jednak zauważyć, że może ona dotyczyć jedynie takiego nieterminowego podstawienia, które zostało spowodowane okolicznością, za którą przewoźnik odpowiada, czyli zwłoką przewoźnika w podstawieniu pojazdu pod załadunek³².

Za dopuszczalne na gruncie przepisów ustawy Prawo przewozowe i konwencji CMR należy także uznać zastrzeżenie kary umownej na wypadek: braku zapewnienia stałego kontaktu telefonicznego z kierowcą wykonującym przewóz, braku informowania nadawcy w określonych odstępach czasu o przybliżonym miejscu przebywania pojazdu wraz z ładunkiem, naruszenia nakazu przewozu w zwiększonej obsadzie lub wykonywania przewozu w konwoju, wykonywania przewozu innym typem naczepy niż uzgodniony, naruszenia zakazu doładunku przesyłek należących do innych nadawców czy naruszenia zakazu przeładunku towarów.

Możliwość żądania kar w ww. sytuacjach może mieć miejsce tylko wówczas, gdy naruszenie przez przewoźnika zakazów czy nakazów umownych spowodowane jest okolicznościami, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność. Przykładowo, kara umowna za naruszenie zakazu przeładunku nie będzie należna w przypadku, gdy przeładunek ten był konsekwencją niewłaściwego opakowania czy zabezpieczenia przesyłki przez nadawcę.

Zauważyć jednak należy, że w jednym z orzeczeń Sądu Najwyższego³³ wyrażony został pogląd, z powołaniem się na przedstawicieli doktryny angielskiej³⁴ i niemieckiej³⁵, że na gruncie konwencji CMR nie jest możliwe zastrzeganie kar umownych za szkody wyrządzone w okresie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, gdyż konwencja CMR reguluje odpowiedzialność przewoźnika w tym okresie. Pogląd ten

³² Zwraca na to uwagę SN w uzasadnieniu wyroku z dnia 11 sierpnia 2022 r., II CNPP 6/22.

³³ Wyrok SN z dnia 11 sierpnia 2022 r., II CNPP 6/22.

³⁴ A. Messent, D.A. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London–Hong Kong 2000, s. 209.

³⁵ I. Koller, *Transportrecht*, München 2004, s. 1263.

nie został szerzej uzasadniony. Wydaje się nadmiernie uproszczony, gdyż konwencja reguluje odpowiedzialność za niektóre tylko przypadki naruszenia obowiązków umownych zaistniałych w tym okresie. Postanowienia ww. regulacji obejmują wyłącznie odpowiedzialność za szkody w przesyłce, za szkody spowodowane nie-terminowością dostawy, zagubieniem lub niewłaściwym użyciem dokumentów wymienionych w liście przewozowym i dołączonych do niego lub wręczonych przewoźnikowi oraz brakiem klauzuli *paramount*³⁶. Konsekwencje pozostałych naruszeń obowiązków umownych istniejących w okresie od przyjęcia przesyłki do przewozu do jej wydania nie są przedmiotem regulacji ww. konwencji. W przypadku regulacji odpowiedzialności przewoźnika przepisami semiimperatywnymi (konwencja CIM, konwencja montrealaska, konwencja warszawska, konwencja RH-V, Kodeks morski w odniesieniu do przewozów za konosamentem) możliwości zastrzegania kar umownych są szersze. Obejmują bowiem nie tylko sytuacje nieuregulowane przepisami prawa, lecz także mogą się odnosić do obowiązków przewoźnika obwarowanych unormowaną odpowiedzialnością odszkodowawczą. Fakt takiego unormowania nie jest jednak obojętny dla możliwości zastrzeżenia kar umownych. Ich stosowanie nie mogłoby bowiem w żadnym przypadku powodować pogorszenia sytuacji prawnej osoby uprawnionej.

Nie powinna budzić wątpliwości możliwość zastrzeżenia kary umownej w sytuacji, gdy jej wysokość odpowiada co najmniej przewidzianej kwocie odszkodowania możliwej do uzyskania z danego tytułu. Zastrzeżenie takiej kary jest niewątpliwie korzystne dla osoby uprawnionej, gdyż zwalnia ją z obowiązku wykazania szkody, przy zachowaniu prawa do kompensaty w zakresie zagwarantowanym przepisami. Podobnie nie powinno być wątpliwości w sytuacji, gdy strony, zastrzegając karę umowną nawet w niższej wysokości niż górna granica wysokości odszkodowania określona przepisami dla danego tytułu odpowiedzialności, przewidują jednocześnie możliwość dochodzenia odszkodowania uzupełniającego (art. 484 § 1 zd. 2 K.c.).

Wątpliwość pojawia się wówczas, gdy wysokość zastrzeżonej kary umownej jest niższa niż przewidziana prawem wysokość odszkodowania z danego tytułu, a strony nie przewidziały możliwości dochodzenia odszkodowania uzupełniającego albo wprost możliwość taką wykluczyły. W takich przypadkach nasuwają się *prima vista* do rozważenia dwa rozwiązania. Pierwsze polegałyby na akceptacji zastrzeżonej kary umownej jako takiej, z jednoczesnym odrzuceniem zakazu dochodzenia odszkodowania uzupełniającego. Drugi pogląd sprowadzałoby się do uznania postanowień

³⁶ W odniesieniu do klauzuli *paramount* bez sprecyzowania wysokości odszkodowania. Na temat klauzuli *paramount* zob. K. Garnowski, *Paramount Clause in the International Transport of Goods by Road and Rail*, *Problemy Transportu i Logistyki* 2018, nr 3 (43), s. 139–146.

o karach umownych za nieważne, jako sprzecznych z prawem (art. 58 § 1 K.c.), tj. uniemożliwiających uzyskanie kompensaty szkody na poziomie zagwarantowanym semiimperatywnymi przepisami regulującymi odpowiedzialność przewoźnika z danego tytułu.

Pierwsze rozwiązanie, choć niewątpliwie korzystne dla osoby uprawnionej, pozostaje *contra legem* z art. 484 § 1 zd. 2 K.c. Na gruncie prawa polskiego roszczenie o odszkodowanie uzupełniające możliwe jest wyłącznie w przypadku, gdy strony przewidziały je w umowie. Ponadto, pomijając kwestię możliwości pozostawienia w mocy wyłącznie części postanowienia dotyczącego kar umownych, trudno zakładać, że przewoźnik zgodziłby się na zastrzeżenie takiej kary umownej przy założeniu, że osoba uprawniona i tak będzie mogła dochodzić odszkodowania uzupełniającego (argument *per analogiam* z art. 58 § 3 K.c.)³⁷.

Drugie rozwiązanie wydaje się bardziej ugruntowane w treści polskiego prawa. Nie jest ono jednak pozbawione pewnej wady. Choć jest motywowane interesem osoby uprawnionej (nadawcy lub odbiorcy), odbiera jednocześnie tej osobie możliwość uzyskania świadczenia odszkodowawczego bez konieczności udowodnienia szkody³⁸. Korzyść ta *in abstracto* jest trudna do porównania z wagą ograniczenia w postaci niemożliwości dochodzenia odszkodowania uzupełniającego ponad wysokość zastrzeżonej kary umownej. Niejednokrotnie bowiem osoba uprawniona preferuje łatwość dochodzenia świadczenia odszkodowawczego kosztem jego wysokości.

Uzasadniony zatem jest pogląd, że jeżeli kara umowna jest zastrzeżona w umowach przewozu podlegających przepisom o semiimperatywnym charakterze w wysokości niższej niż wysokość odszkodowania należnego z danego tytułu (np. opóźnienia w przewozie), przy jednoczesnym braku możliwości dochodzenia odszkodowania uzupełniającego, skuteczność takiego zastrzeżenia należy zawsze ocenić *ad casum* z punktu widzenia interesu osoby uprawnionej. Jeżeli całokształt okoliczności związanych z zawieraniem umowy przewozu wskazuje, że zastrzeżenie kary umownej w takiej postaci było dla osoby uprawnionej korzystne, należy taką klauzulę uznać za dopuszczalną. W szczególności, oprócz innych okoliczności, badaniu powinien podlegać fakt, która ze stron przygotowała projekt umowy lub wzorca umownego, w których zawarto zastrzeżenie kar umownych bez możliwości dochodzenia odszkodowania uzupełniającego.

W praktyce transportowej strony stosunkowo rzadko przygotowują umowę w postaci dokumentu obejmującego dwa zgodne oświadczenia woli. Do zawarcia

³⁷ Rozwiązania takiego nie można jednak wykluczyć na gruncie prawa obcego, zob. § 340 niemieckiego kodeksu cywilnego (BGB).

³⁸ Zob. Z. Machnikowski, *Zobowiązania*, t. 2, art. 484 K.c., Nb. 10.

umowy dochodzi zwykle poprzez wymianę dokumentów (tzw. zlecenia transportowego i jego potwierdzenia) bądź nawet poprzez przystąpienie do wykonywania umowy przez przewoźnika bezpośrednio po otrzymaniu zlecenia transportowego. Postanowienia dotyczące kar umownych znajdują się zatem w dokumentach wystawionych jednostronnie. Co więcej, zdarza się niejednokrotnie, że umowy przewozu (zwłaszcza w transporcie drogowym) zawierane są ustnie za pomocą tzw. komunikatorów, a ich potwierdzenie, w postaci zlecenia transportowego zawierającego postanowienia o karach umownych, następuje często już po rozpoczęciu przewozu. Istotne jest w takiej sytuacji ustalenie skuteczności związania drugiej strony tego rodzaju postanowieniami.

Inną kwestią, często rozpatrywaną w sprawach z zakresu odpowiedzialności przewoźnika, jest rażące wygórowanie kar umownych. Należy też zauważyć, że kary te w praktyce transportowej – z racji dominującego imperatywnego lub semiimperatywnego charakteru przepisów określających sankcje niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia głównego – są zastrzegane w odniesieniu do świadczeń czy czynności dodatkowych, często nawet niebędących warunkiem prawidłowego i terminowego wykonania przewozu (np. obowiązek zapewnienia nadawcy łączności z obsługą pojazdu, obowiązek zwrotu dokumentów po wykonanym przewozie w określonym terminie). Oczywiście nie oznacza to, że osoba żądająca umieszczenia postanowienia o karach umownych z tego tytułu nie ma usprawiedliwionego interesu w wykonaniu obowiązków, o których mowa. Ocena wysokości kary jako rażąco wygórowanej musi jednak uwzględniać wartość tego interesu, a nie całego świadczenia przewozowego³⁹. W szczególności wysokość zastrzeganych kar nie może prowadzić do pozbawienia przewoźnika wynagrodzenia za wykonaną usługę transportową, co często ma miejsce w praktyce, poprzez zastrzeżenie, a następnie potrącenie z przewoźnego kary umownej w wysokości nieuwzględniającej stosownej proporcji. Należy skłonić się ku stanowisku, że miarkowanie kary umownej na podstawie art. 484 § 2 K.c. możliwe jest już w sytuacji podniesienia przez stronę twierdzenia o rażącym wygórowaniu kary. Nie jest zatem konieczne wyraźne żądanie miarkowania kar umownych. Natomiast samo zgłoszenie wniosku o zapłatę kary umownej, jako nienależnej co do zasady, nie daje podstaw do miarkowania tej kary⁴⁰.

³⁹ Zob. np. wyrok SO w Szczecinie z dnia 24 czerwca 2016 r. (VIII Ga 112/16, [https://orzeczenia.szczecin.so.gov.pl/details/\\$N/155515000004027_VIII_Ga_000112_2016_Uz_2016-06-24_001](https://orzeczenia.szczecin.so.gov.pl/details/$N/155515000004027_VIII_Ga_000112_2016_Uz_2016-06-24_001) [dostęp: 22.05.2025 r.]), w którym sąd ten uznając dopuszczalność zastrzeżenia kary na wypadek nieterminowego dostarczenia dokumentów, słusznie przyjął, że kara odpowiadająca 50% frachtu jest rażąco wygórowana, a co za tym idzie podlega zmniejszeniu w ramach instytucji miarkowania kary.

⁴⁰ Stanowisko takie zajmuje T. Szanciło, w: *Kodeks cywilny...*, art. 484 K.c., Nb. 10; Z. Machnikowski, *Zobowiązania*, t. 2, art. 484 K.c., Nb. 39.

Zakończenie

Powyższe uwagi pozwalają na następującą konkluzję: możliwość zastrzegania kar umownych należnych od przewoźnika w umowach przewozu przesyłek (towarów) uzależniona jest w pierwszej kolejności od charakteru przepisów regulujących odpowiedzialność tego przewoźnika. W przypadku przepisów o imperatywnym charakterze, dopuszczalne jest zastrzeżenie kar umownych w odniesieniu do tytułów odpowiedzialności, które nie są uregulowane przepisami prawa przewozowego. W przypadku unormowania odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika przepisami o semiimperatywnym charakterze, kary umowne są dopuszczalne także w przypadkach regulowanych tymi przepisami, jednakże pod warunkiem, że nie powodują pogorszenia sytuacji podmiotu chronionego takim charakterem norm (dotyczy to nadawcy lub odbiorcy przesyłki). Okoliczność ta powinna być badana *in casu* z uwzględnieniem całokształtu okoliczności sprawy. Jeśli natomiast chodzi o normy o dyspozytywnym charakterze, strony mają swobodę zastrzegania kar umownych, ograniczoną jedynie ogólnymi zasadami. Ocena możliwości zastrzeżenia i dopuszczalnej wysokości kary w świetle tych zasad musi zatem uwzględniać istnienie oraz wartość interesu związanego z obowiązkiem, którego niewykonanie lub nienależyte wykonanie obwarowane jest karą umowną. W odniesieniu do umów przewozu międzynarodowego, regulowanych konwencjami międzynarodowymi, o zasadności zastrzeżenia kary umownej decydować winny przepisy właściwego dla danej umowy przewozu prawa krajowego, mającego zastosowanie do kwestii nieuregulowanych w ujednoliconych przepisach konwencji międzynarodowej.

Bibliografia

- Ambrożuk D., *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2011.
- Ambrożuk D., Dąbrowski D., Garnowski K., Wesołowski K., *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim*, Warszawa 2020.
- Bittel T., *Zastrzeżenie kary umownej z tytułu nieterminowego wykonania umowy drogowego przewozu rzeczy w świetle przepisów PrPrzew oraz Konwencji CMR*, *Studia Prawa Prywatnego* 2021, t. 16, nr 2.
- Bodis J.O., *Die Vertragsstrafe im Transportrecht*, *Transportrecht* 2014, nr 3.
- Borysiak W., *Funkcje kary umownej w świetle uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 6 listopada 2003 r. (III CZP 61/03)*, *Palestra* 2006, nr 7–8.
- Borysiak W., w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. W. Borysiak, Warszawa 2024.

- Bujalski M., Zoll F., w: *System Prawa Prywatnego*, t. 6. *Prawo zobowiązań – część ogólna*, red. A. Olejniczak, Warszawa 2023.
- Czernis M., „*Liquidated damages*” – kary umowne w umowie o budowę statku, Portal stoczniowy, 16.07.2024 r., <https://portalstocznioowy.pl/kary-umowne-w-umowie-o-budowe-statku-marek-czernis> [dostęp: 19.07.2024 r.].
- Dąbrowski D., *Luki prawne w wybranych konwencjach dotyczących umów przewozu i ich uzupełniania*, w: *Societates et obligationes – tradycja, współczesność, przyszłość. Księga jubileuszowa Profesora Jacka Napierały*, red. A. Olejniczak, T. Sójka, Poznań 2018.
- Garnowski K., *Paramount Clause in the International Transport of Goods by Road and Rail*, *Problemy Transportu i Logistyki* 2018, nr 3 (43).
- Gawlik Z., w: *Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania. Część ogólna*, red. A. Kidyba, t. 3, Warszawa 2014.
- Górski W., Wesołowski K., *Komentarz do znowelizowanego prawa przewozowego*, Zielona Góra 1995.
- Górski W., Wesołowski K., *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji, Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR*, Gdańsk 2006.
- Gutowski M., *Kodeks cywilny, t. 2. Komentarz. Art. 353–625*, Warszawa 2022.
- Jastrzębski J., *Kara umowna*, Warszawa 2006.
- Koller I., *Transportrecht*, München 2013.
- Machnikowski Z., w: *Zobowiązania, t. 2. Część ogólna. Komentarz*, red. Z. Machnikowski, Warszawa 2024.
- Messent A., Glass D.A., *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London–Hong Kong 2000.
- Messent A., Glass D.A., *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, New York 2017.
- Polkowska M., Szymajda I., *Konwencja montrealaska. Komentarz*, Warszawa 2004.
- Popiołek W., w: *Kodeks cywilny, t. 2. Komentarz. Art. 450–1088*, red. K. Pietrzykowski, Warszawa 2021.
- Relidziński P., *Obowiązek zapłaty kary umownej w przypadku niewystąpienia szkody po stronie wierzyciela*, w: *Prawo handlowe. Między teorią, praktyką a orzecznictwem. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Januszowi A. Strzępcze*, red. P. Pinior, P. Relidziński, W. Wyrzykowski, E. Zielińska, M. Żaba, Warszawa 2019.
- Romanowski G., *Kara umowna a obowiązek wykazania szkody*, *Przegląd Prawa Handlowego* 2006, nr 11.
- Schmid R.Th., w: *CMR – Kommentar. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, red. K.H. Thume, Frankfurt am Main 2013.
- Skowrońska-Bocian E., *Kara umowna – kompensacja czy represja?*, *Zeszyty Prawnicze* 2003, t. 3, nr 2.
- Stec M., *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005.
- Stec M., w: *Prawo gospodarcze i handlowe, t. 5. Prawo umów w obrocie gospodarczym*, red. S. Włodyka, Warszawa 2001.
- Szanciło T., *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013.
- Szanciło T., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008.

- Szanciło T., w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. M. Załucki, Warszawa 2023.
- Szwaja J., *Kara umowna według kodeksu cywilnego*, Warszawa 1967.
- Śmieja A., *W sprawie funkcji realizowanych przez karę umowną*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu 2014, nr 362.
- Wesołowski K., *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013.
- Wesołowski K., Ambrożuk D., *Interpretacja postanowień konwencji międzynarodowych zawierających normy o charakterze cywilnoprawnym*, Lingwistyka Stosowana 2017, t. 24, nr 4.
- Widerski P., *Charakter prawny kary umownej według prawa polskiego na tle ponadnarodowych uregulowań prawnych*, Studia Prawa Prywatnego 2018, nr 2.
- Zagrobelny K., w: *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, P. Machnikowski, Warszawa 2023.