

Deklaracja wartości towaru a odpowiedzialność przewoźnika

Przy przyjmowaniu zleceń na przewóz towarów warto zwrócić uwagę, czy nadawca towaru zamierza zadeklarować wartość towaru. Niekiedy informacja ta jest pomijana w zleceniach i przewoźnik jest powiadamiany o tym dopiero przed załadunkiem, a więc po zaangażowaniu pewnych kosztów i po uzgodnieniu zapłaty za fracht. Tymczasem fakt zadeklarowania wartości towaru może w przypadku szkody sporo kosztować przewoźnika, pomimo posiadania przez niego ubezpieczenia OCP.

W ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w ruchu międzynarodowym, kwotową odpowiedzialność przewoźnika określa art. 23 pkt. 3 konwencji CMR.

Artykuł 23

§ 3. Odszkodowanie nie może (...) przekraczać 25 franków za kilogram brakującej wagi brutto. Za frank uważa się złoty frank, wagi 10/31 grama złota o próbie 0,900.

W konwencji CMR, w brzmieniu z 19 maja 1956 r. występuje przelicznik złotego franka germinal. Protokołem z 05 lipca 1978 r. złotego franka zastąpiono jednostką SDR (ang. Special Drawing Rights) i od tego czasu w większości krajów Europy do określania odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym transporcie drogowym stosuje się przelicznik 8,33 SDR za kilogram wagi towaru. Z uwagi na to, że Polska do dziś nie ratyfikowała protokołu z 1978 roku, w polskim systemie prawnym stosowany jest przelicznik złotego franka germinal.

Artykuł 23

§ 6. Wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru (...), zgodnie z artykułami 24 (...).

Często zdarza się, że nadawca wymaga, aby przewoźnik wykonujący przewóz odpowiadał do wartości przewożonego towaru. Taką możliwość daje nadawcy art. 24 konwencji CMR.

Artykuł 24

Nadawca może zadeklarować w liście przewozowym, za umówioną dodatkową opłatą, wartość towaru przekraczającego granicę wymienioną w ustępie 3 artykułu 23 i w tym przypadku kwota zadeklarowana zastępuje tę granicę.

Przy przyjmowaniu zleceń na przewóz towarów należy zatem zwracać uwagę na to, czy nadawca towaru zamierza zadeklarować jego wartość. W większości przypadków wynika to ze



Fot. SXC

zleceń transportowych, ale czasami informacja ta jest pomijana w zleceniach i przewoźnik jest powiadamiany o tym dopiero przed załadunkiem, a więc po zaangażowaniu pewnych kosztów i po uzgodnieniu zapłaty za fracht.

Przy deklarowaniu wartości przez nadawcę, w liście przewozowym CMR jest wpisywana wartość ładunku. Wymaga się, aby w takim przypadku w liście CMR była wpisana wartość towaru, podstawa deklarowania (art. 24) oraz numery faktur. Przy braku takiego wpisu, przyjmuje się, że wartość nie jest deklarowana i odpowiedzialność przewoźnika określa art. 23.3 konwencji CMR (jego odpowiedzialność jest ograniczona do wagi towaru).

Przyjęcie przez przewoźnika zlecenia, gdzie nadawca zadeklarował wartość towaru, wiąże się z tym, że przewoźnik musi się liczyć z wpisaniem wartości towaru w liście CMR i w efekcie z przyjęciem odpowiedzialności za towar do jego faktycznej wartości. Ograniczenie określone w art. 23.3 konwencji CMR nie ma w takim przypadku zastosowania. W przypadku powstania szkody, nadawca będzie żądał od przewoźnika odszkodowania w pełnej wartości towaru. W przypadku nie dokonania przez przewoźnika doubezpieczenia do wartości towaru, ciężar pokrycia takiej szkody ponad limit określony w art. 23.3 konwencji CMR będzie spoczywał na przewoźniku – zakład ubez-

pieczęć pokryje bowiem szkodę do wysokości określonej w art. 23.3 CMR.

Z art. 24 wynika również, że deklarowanie wartości wiąże się z dodatkową opłatą, na którą składa się głównie dodatkowa składka za doubezpieczenie. Warto więc wiedzieć o tym wcześniej, aby z odpowiednim wyprzedzeniem uzgodnić wysokość dodatkowej składki i poinformować zleceniodawcę o owych „dodatkowych opłatach” (są one pokrywane przez nadawcę towaru).

Przykład I

Przewoźnik posiada polisę OCP w ruchu międzynarodowym, z sumą gwarancyjną 300 000 USD. Otrzymał zlecenie na przewóz towaru o wadze 18 500 kg i o wartości 200 000 USD.

Nadawca nie zadeklarował wartości w liście przewozowym CMR.

Górna granica odpowiedzialności przewoźnika, zgodnie z art. 23.3 konwencji CMR, to:

$18\,500\text{ kg} \times 8,33\text{ SDR} = 154\,105\text{ SDR}$, co daje 236 011 USD *)

W przypadku szkody całkowitej ubezpieczyciel pokryje szkodę do wysokości 200 000 USD.

Przykład II

Przewoźnik posiada polisę OCP w ruchu międzynarodowym, z sumą gwarancyjną 300 000 USD. Otrzymał zlecenie na przewóz towaru o wadze 18 500 kg i o wartości 350 000 USD.

Nadawca nie zadeklarował wartości w liście przewozowym CMR.

Górna granica odpowiedzialności przewoźnika, zgodnie z art. 23.3 konwencji CMR, to:

$18\,500\text{ kg} \times 8,33\text{ SDR} = 154\,105\text{ SDR}$, co daje 236 011 USD

W przypadku szkody całkowitej ubezpieczyciel pokryje szkodę do wysokości 236 011 USD. Pozostała część szkody, tj. 113 989 USD jest na udziale własnym poszkodowanego – przewoźnik za tę część szkody nie odpowiada.

Przykład III

Przewoźnik posiada polisę OCP w ruchu międzynarodowym, z sumą gwarancyjną 300 000 USD. Otrzymał zlecenie na przewóz towaru o wadze 18 500 kg i o wartości 350 000 USD.

Nadawca zadeklarował wartość w liście przewozowym, na podstawie art. 24 konwencji CMR.

Przewoźnik nie doubezpieczył swojej odpowiedzialności do 350 000 USD.

Górna granica odpowiedzialności przewoźnika, zgodnie z art. 24 konwencji CMR, to 350 000 USD.

W przypadku szkody całkowitej ubezpieczyciel pokryje szkodę do wysokości:

$18\,500\text{ kg} \times 8,33\text{ SDR} = 154\,105\text{ SDR}$, co daje 236 011 USD na podstawie art. 23.3 konwencji CMR. Pozostała część szkody, tj. 113 989 USD jest na udziale własnym przewoźnika – przewoźnik odpowiada za tę część szkody.

Przykład IV

Przewoźnik posiada polisę OCP w ruchu międzynarodowym, z sumą gwarancyjną 300 000 USD. Otrzymał zlecenie na przewóz towaru o wadze 18 500 kg i o wartości 350 000 USD.

Nadawca zadeklarował wartość w liście przewozowym, na podstawie art. 24 konwencji CMR.

Przewoźnik doubezpieczył swoją odpowiedzialność do 350 000 USD i zapłacił dodatkową składkę.

Górna granica odpowiedzialności przewoźnika, zgodnie z art. 24 konwencji CMR, to 350 000 USD.

W przypadku szkody całkowitej ubezpieczyciel pokryje szkodę do wysokości 350 000 USD na podstawie art. 24 konwencji CMR.

Komentarz do przykładów I-IV

Jak wynika z powyższych symulacji, najbardziej korzystne dla stron (przewoźnik - poszkodowany) jest sytuacja opisana w przykładzie I i IV – przewoźnik odpowiada do pełnej wartości towaru, szkoda jest pokrywana przez ubezpieczyciela w pełnej wysokości. Najbardziej niekorzystną dla przewoźnika jest zaś sytuacja opisana w przykładzie III (nadawca zadeklarował wartość, przewoźnik nie doubezpieczył swojej odpowiedzialności, a ubezpieczyciel pokryje szkodę tylko do wysokości odpowiedzialności przewoźnika) – przewoźnik ponosi sporą stratę.

Przykład V

Przewoźnik posiada polisę OCP w ruchu międzynarodowym, z sumą gwarancyjną 100 000 USD. Otrzymał zlecenie na przewóz towaru o wadze 18 500 kg i o wartości 200 000 USD.

Nadawca nie zadeklarował wartości w liście przewozowym.

Górna granica odpowiedzialności przewoźnika, zgodnie z art. 23.3 konwencji CMR, to:

$18\,500\text{ kg} \times 8,33\text{ SDR} = 154\,105\text{ SDR}$, co daje 236 011 USD

W przypadku szkody całkowitej ubezpieczyciel pokryje szkodę na podstawie art. 23.3 konwencji CMR, ale z ograniczeniem odpowiedzialności do sumy gwarancyjnej, tj. do wysokości 100 000 USD. Pozostała część szkody, tj. 100 000 USD jest na udziale własnym przewoźnika – przewoźnik odpowiada za tę część szkody.

Przykład VI

Przewoźnik posiada polisę OCP w ruchu międzynarodowym, z sumą gwarancyjną 100 000 USD. Otrzymał zlecenie na przewóz towaru o wadze 18 500 kg i o wartości 350 000 USD.



Fot. Flickr/Kalense Kid

Nadawca nie zadeklarował wartości w liście przewozowym.

Górna granica odpowiedzialności przewoźnika, zgodnie z art. 23.3 konwencji CMR, to:

$18\ 500\ \text{kg} \times 8,33\ \text{SDR} = 154\ 105\ \text{SDR}$, co daje 236 011 USD

W przypadku szkody całkowitej ubezpieczyciel pokryje szkodę na podstawie art. 23.3 konwencji CMR, ale z ograniczeniem odpowiedzialności do sumy gwarancyjnej, tj. do wysokości 100 000 USD. Pozostała część szkody, tj. 136 011 USD jest na udziale własnym przewoźnika (przewoźnik odpowiada za tę część szkody), a część szkody w wys. 113 989 USD – na udziale własnym poszkodowanego (przewoźnik za tę część szkody nie odpowiada).

Przykład VII

Przewoźnik posiada polisę OCP w ruchu międzynarodowym, z sumą gwarancyjną 100 000 USD. Otrzymał zlecenie na przewóz towaru o wadze 18 500 kg i o wartości 350 000 USD.

Nadawca zadeklarował wartość w liście przewozowym, na podstawie art. 24 konwencji CMR.

Przewoźnik nie doubezpieczył swojej odpowiedzialności do 350 000 USD.

Górna granica odpowiedzialności przewoźnika, zgodnie z art. 24 konwencji CMR, to 350 000 USD.

W przypadku szkody całkowitej ubezpieczyciel pokryje szkodę na podstawie art. 23.3 konwencji CMR, ale z ograniczeniem odpowiedzialności do sumy gwarancyjnej, tj. do wys. 100 000 USD. Pozostała część szkody, tj. 250 000 USD jest na udziale własnym przewoźnika (przewoźnik odpowiada za tę część szkody).

Przykład VIII

Przewoźnik posiada polisę OCP w ruchu międzynarodowym, z sumą gwarancyjną 100 000 USD. Otrzymał zlecenie na przewóz towaru o wadze 18 500 kg i o wartości 350 000 USD.

Nadawca zadeklarował wartość w liście przewozowym, na podstawie art. 24 konwencji CMR.

Przewoźnik doubezpieczył swoją odpowiedzialność do 350 000 USD i zapłacił dodatkową składkę.

Górna granica odpowiedzialności przewoźnika, zgodnie z art. 24 konwencji CMR, to 350 000 USD.

W przypadku szkody całkowitej ubezpieczyciel pokryje szkodę do 350 000 USD na podstawie art. 24 konwencji CMR.

Komentarz do przykładów V-VIII

Najbardziej korzystne dla stron (przewoźnik-poszkodowany) jest sytuacja opisana w przykładzie VIII – przewoźnik odpowiada do pełnej wartości towaru, szkoda jest pokrywana przez ubezpieczyciela w pełnej wysokości. Najbardziej niekorzystną dla przewoźnika jest sytuacja opisana w przykładzie VII (nadawca zadeklarował wartość, przewoźnik nie doubezpieczył swojej odpowiedzialności a ubezpieczyciel pokrył szkodę tylko do wysokości sumy gwarancyjnej) – przewoźnik ponosi sporą stratę. Również sytuacje opisane w przykładach V i VI są niekorzystne dla przewoźnika, gdyż strata jaką ponosi, to odpowiednio 100 000 i 136 011 USD.

Przykład IX

Przewoźnik posiada polisę OCP w ruchu międzynarodowym, z sumą gwarancyjną 300 000 USD. Otrzymał zlecenie na



przewóz towaru o wadze 4 500 kg i o wartości 200 000 USD.

Nadawca nie zadeklarował wartości w liście przewozowym.

Górna granica odpowiedzialności przewoźnika, zgodnie z art. 23.3 konwencji CMR, to:

$4\ 500\ \text{kg} \times 8,33\ \text{SDR} = 37\ 485\ \text{SDR}$, co daje 57 408 USD

W przypadku szkody całkowitej ubezpieczyciel pokryje szkodę do wysokości 57 408 USD na podstawie art. 23.3 konwencji CMR (nawet suma gwarancyjna 100 000 USD daje pełne pokrycie odpowiedzialności przewoźnika). Pozostała część szkody, tj. 142 592 USD jest na udziale własnym poszkodowanego – przewoźnik nie odpowiada za tę część szkody (im wyższa wartość towaru, tym większą szkodę ponosi poszkodowany).

Przykład X

Przewoźnik posiada polisę OCP w ruchu międzynarodowym, z sumą gwarancyjną 300 000 USD. Otrzymał zlecenie na przewóz towaru o wadze 4 500 kg i o wartości 350 000 USD.

Nadawca zadeklarował wartość w liście przewozowym, na podstawie art. 24 konwencji CMR.

Przewoźnik nie doubezpieczył swojej odpowiedzialności do wartości towaru.

Górna granica odpowiedzialności przewoźnika, zgodnie z art. 24 konwencji CMR, to 350 000 USD.

W przypadku szkody całkowitej ubezpieczyciel pokryje szkodę do wys. 57 408 USD na podstawie art. 23.3 konwencji CMR. Pozostała część szkody, tj. 292 592 USD jest na udziale własnym przewoźnika (przewoźnik odpowiada za tę część szkody).

Przykład XI

Przewoźnik posiada polisę OCP w ruchu międzynarodowym, z sumą gwarancyjną 300 000 USD. Otrzymał zlecenie na przewóz towaru o wadze 4 500 kg i o wartości 350 000 USD.

Nadawca zadeklarował wartość w liście przewozowym na podstawie art. 24 konwencji CMR.

Przewoźnik doubezpieczył swoją odpowiedzialność do 350 000 USD i zapłacił dodatkową składkę.

Górna granica odpowiedzialności przewoźnika, zgodnie z art. 24 konwencji CMR, to 350 000 USD.

W przypadku szkody całkowitej ubezpieczyciel pokryje szkodę do 350 000 USD na podstawie art. 24 konwencji CMR.

Komentarz do przykładów IX-XI

Najbardziej korzystne dla stron (przewoźnik - poszkodowany) jest sytuacja opisana w przykładzie XI - przewoźnik odpowiada do pełnej wartości towaru, szkoda jest pokrywana przez ubezpieczyciela w pełnej wysokości. Najbardziej niekorzystną dla przewoźnika jest zaś sytuacja opisana w przykładzie X (nadawca zadeklarował wartość, przewoźnik nie doubezpieczył swojej odpowiedzialności, a ubezpieczyciel pokrył szkodę tylko do wys. odpowiedzialności przewoźnika) - przewoźnik ponosi sporą stratę (292 592 USD).

Sytuacja opisana w przykładzie IX jest dosyć bezpieczna dla przewoźnika, ale w takich przypadkach, pomimo braku podstawy prawnej, poszkodowany często kieruje sprawę do sądu, co w powoduje zaangażowanie niepotrzebnych kosztów przewoźnika.

Wnioski

Przy deklarowaniu wartości przez nadawcę (wiąże się to z wpisem do listu przewozowego CMR, choć według orzecznictwa i doktryny niekoniecznie) należy pamiętać o tym, że małe znaczenie ma tutaj suma gwarancyjna, na jaką przewoźnik zawarł ubezpieczenie.

Często bowiem - mylnie zresztą - przewoźnicy uznają, że gdy podejmują się transportu towaru o deklarowanej wartości np. 300 000 USD, to wystarczy im ubezpieczenie z sumą gwarancyjną 300 000 USD. W takim przypadku, żeby określić swoją odpowiedzialność, przewoźnik powinien znać wagę towaru i przeliczyć ją tak, jak to zostało zrobione w przykładach.

W przypadku wystąpienia różnicy pomiędzy kwotą odpowiedzialności przewoźnika i wartością towaru (wartość jest zwykle wyższa), należy doubezpieczyć odpowiedzialność cywilną do wartości towaru.

W przypadku niedoubezpieczenia i wystąpienia szkody totalnej, przewoźnik ponosi własną (pozaubezpieczeniową) odpowiedzialność za nadwyżkę ponad faktyczną odpowiedzialność. Jak obrazują to przykłady, w takich przypadkach kwoty mogą być znacznej wartości (nawet 292 592 USD, jak w przykładzie X).

Jerzy Różyk



Ponad 23 lata w branży ubezpieczeniowej (likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 8 lat w obsłudze szkód i ubezpieczeń dla branży TSL w firmach brokerskich.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód ubezpieczeniowych) oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na tejże uczelni.

Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

Warto też pamiętać o tym, że deklarowanie wartości zazwyczaj jest dokonywane, gdy towar jest lekki i drogi, np. waga 2 500 kg i wartość 300 000 USD, waga 5 000 kg i wartość 200 000 USD. Przy towarach cięższych i tańszych, odpowiedzialność przewoźnika zwykle określa art. 23.3 konwencji CMR - w takich przypadkach (jest ich nawet i 99%) nadawca nie deklaruje wartości. Dla tego pozostałego procenta należy jednak przedsięwziąć wszelkie kroki, żeby uniknąć zagrożenia, które może skutkować w efekcie utratą części lub całego majątku - tym bardziej, że nie wiąże się to z dodatkowymi opłatami (składki za doubezpieczenie pokrywa nadawca). ◀

**) przelicznik walut jest symulowany i nie wynika z aktualnych tabel kursów NBP.*

Jerzy Różyk
www.cds-odszkodowania.pl

www.forumtransportu.pl

Forum
transportu.pl

W dobrym
kierunku