

UMOWA MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU DROGOWEGO TOWARÓW NA PODSTAWIE CMR

Krzysztof Wesołowski

MONOGRAFIE LEX



LEX

a Wolters Kluwer business

**UMOWA
MIĘDZYNARODOWEGO
PRZEWOZU DROGOWEGO
TOWARÓW
NA PODSTAWIE CMR**

Krzysztof Wesołowski



LEX

a Wolters Kluwer business

Warszawa 2013

Wydanie publikacji zostało dofinansowane przez Uniwersytet Szczeciński

Stan prawny na 1 marca 2013 r.

Recenzenci

Prof. dr hab. Zdzisław Brodecki

Prof. dr hab. Henryk Goik

Wydawca

Izabella Matecka

Redaktor prowadzący

Ewa Fonkowicz

Opracowanie redakcyjne

Krystyna Dorf

Łamanie

Wolters Kluwer Polska

Układ typograficzny

Marta Baranowska

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

prawolubni

SZANUJMY PRAWO I WŁASNOŚĆ

Więcej na www.legalnakultura.pl

POLSKA IZBA KSIĄŻKI

© Copyright by Wolters Kluwer Polska SA, 2013

ISBN 978-83-264-4263-6

ISSN 1897-4392

Wydane przez:

Wolters Kluwer Polska SA

Redakcja Książek

01-231 Warszawa, ul. Płocka 5a

tel. 22 535 82 00, fax 22 535 81 35

e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

www.wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Spis treści

Wykaz skrótów / 15

Wstęp / 21

Część pierwsza

Konwencja CMR jako podstawa prawna umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów / 29

Rozdział 1

Konwencja CMR – historia, ogólna charakterystyka, miejsce w systemie prawa, wykładnia / 31

- 1.1. Geneza międzynarodowej regulacji przewozu drogowego towarów / 31
- 1.2. Zmiany (uzupełnienia) konwencji CMR / 34
- 1.3. Ogólna charakterystyka konwencji CMR / 40
- 1.4. Miejsce konwencji CMR w porządku prawnym / 45
 - 1.4.1. Konwencja CMR a prawo krajowe / 45
 - 1.4.2. Konwencja CMR a normy kolizyjne / 53
 - 1.4.3. Konwencja CMR a prawo Unii Europejskiej / 57
 - 1.4.4. Konwencja CMR a inne konwencje międzynarodowe / 64
- 1.5. Interpretacja postanowień konwencji CMR / 70
 - 1.5.1. Uwagi wprowadzające / 70
 - 1.5.2. Podmioty dokonujące wykładni konwencji CMR / 72
 - 1.5.3. Reguły wykładni konwencji CMR / 76
- 1.6. Podsumowanie / 94

Rozdział 2

Zakres zastosowania przepisów konwencji CMR / 100

- 2.1. Uwagi wprowadzające / **100**
- 2.2. Warunki stosowania konwencji CMR / **103**
 - 2.2.1. Trasa przewozu jako podstawowy warunek zastosowania konwencji CMR / **103**
 - 2.2.2. Umowa międzynarodowego przewozu drogowego a przewóz drogowy / **104**
 - 2.2.3. Umowa przewozu według konwencji CMR / **106**
- 2.3. Zastosowanie konwencji CMR do przewozów multimodalnych / **113**
- 2.4. Zastosowanie konwencji CMR do umów międzynarodowego przewozu, w których nie określono środka transportowego lub z opcją wykonania przewozu innym niż umówiony środek transportu / **121**
- 2.5. Umowa przewozu a umowa spedycji / **125**
 - 2.5.1. Uwagi wprowadzające / **125**
 - 2.5.2. Treść zobowiązania charakterystycznego jako kryterium rozróżnienia / **126**
 - 2.5.3. Pomocnicze kryteria oceny charakteru umowy / **128**
 - 2.5.4. Kwestia tzw. zryczałtowanego wynagrodzenia / **130**
- 2.6. Przewozy *piggy-back* („na barana”) / **131**
 - 2.6.1. Istota przewozów typu *piggy-back* / **131**
 - 2.6.2. Stosowanie przepisów konwencji CMR do przewozów „na barana” jako reguła / **133**
 - 2.6.3. Warunki stosowania innych przepisów niż konwencja CMR do oceny odpowiedzialności przewoźnika drogowego / **137**
 - 2.6.4. Zakres odesłania / **143**
 - 2.6.5. Cel regulacji art. 2 konwencji CMR / **144**
 - 2.6.6. Wskazanie właściwych przepisów / **147**
 - 2.6.7. Wysokość odszkodowania / **155**
 - 2.6.8. Zasady odnoszące się do przewoźnika drogowego, będącego jednocześnie przewoźnikiem innej gałęzi transportu / **155**
- 2.7. Podsumowanie / **156**

Część druga

Zawarcie i wykonanie umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów / 161

Rozdział 3

Zawarcie umowy przewozu. List przewozowy CMR / 163

- 3.1. Zawarcie umowy przewozu / 163
 - 3.1.1. Konsensualny charakter umowy przewozu na gruncie konwencji CMR / 163
 - 3.1.2. Forma i sposoby zawierania umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów / 165
 - 3.1.3. Uprawnienie do zawarcia umowy przewozu / 166
- 3.2. List przewozowy / 168
 - 3.2.1. Uwagi wprowadzające / 168
 - 3.2.2. Istota listu unormowanego konwencją CMR / 169
 - 3.2.3. Rozbieżności między warunkami umowy przewozu a treścią listu przewozowego / 172
 - 3.2.4. Wielość listów przewozowych / 173
 - 3.2.5. Osoby wystawiające list przewozowy / 175
 - 3.2.6. Brak listu przewozowego i jego nieprawidłowości / 178
 - 3.2.7. Forma listu przewozowego / 184
 - 3.2.8. Elektroniczny list przewozowy / 186
 - 3.2.9. Treść listu przewozowego / 190
 - 3.2.10. List przewozowy jako dowód / 193
 - 3.2.11. Inne funkcje listu przewozowego / 209
 - 3.2.12. Odpowiedzialność za treść listu przewozowego / 213
 - 3.2.13. Działanie przewoźnika na rachunek nadawcy przy wystawianiu listu przewozowego / 216
- 3.3. Podsumowanie / 217

Rozdział 4

Sytuacja prawna stron na etapie wykonywania umowy / 221

- 4.1. Uwagi wprowadzające / 221
- 4.2. Przygotowanie towaru do przewozu / 222
- 4.3. Wybór pojazdu / 224
- 4.4. Czynności ładunkowe, rozmieszczające, zabezpieczające / 225
- 4.5. Obowiązek dostarczenia dokumentów i informacji / 230
- 4.6. Rozporządzanie towarem / 233

- 4.6.1. Istota rozporządzania towarem / 233
- 4.6.2. Osoba uprawniona do rozporządzania towarem / 239
- 4.6.3. Warunki rozporządzania towarem / 248
- 4.7. Prawa i obowiązki odbiorcy / 264
 - 4.7.1. Sytuacja prawna odbiorcy – uwagi ogólne / 264
 - 4.7.2. Prawo żądania wydania listu przewozowego i towaru / 266
 - 4.7.3. Obowiązek zapłaty należności przewoźnika; obowiązek udzielenia zabezpieczenia / 271
- 4.8. Przeszkody w przewozie i wydaniu towaru / 278
 - 4.8.1. Istota przeszkód w przewozie i wydaniu towaru / 278
 - 4.8.2. Obowiązek zażądania instrukcji / 281
 - 4.8.3. Osoby legitymowane do wydawania instrukcji / 283
 - 4.8.4. Zasady postępowania w sytuacji braku instrukcji osoby uprawnionej / 287
 - 4.8.5. Prawo do wyładunku towaru i ukończenia przewozu / 289
 - 4.8.6. Sprzedaż towaru / 295
 - 4.8.7. Uprawnienie przewoźnika do zwrotu kosztów / 297
 - 4.8.8. Przepisy właściwe dla oceny odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika / 302
- 4.9. Podsumowanie / 306

Część trzecia

Odpowiedzialność przewoźnika / 313

Rozdział 5

Ogólne zagadnienia odpowiedzialności przewoźnika według konwencji CMR / 315

- 5.1. Zakres regulacji / 315
- 5.2. Wzorzec regulacji / 320
- 5.3. Osoby, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność / 327
- 5.4. Podsumowanie / 333

Rozdział 6

Przesłanki odpowiedzialności przewoźnika za szkody w przewożonych towarach i opóźnienie dostawy / 336

- 6.1. Uwagi ogólne / 336
- 6.2. Szkoda / 339
 - 6.2.1. Uwagi ogólne / 339
 - 6.2.2. Zaginięcie towaru / 344
 - 6.2.3. Uszkodzenie / 357
- 6.3. Związek czasowy z przewozem / 359
- 6.4. Związek przyczynowy / 365
- 6.5. Problematyka wina / 371
 - 6.5.1. Wina jako przesłanka odpowiedzialności / 371
 - 6.5.2. Miernik staranności / 380
 - 6.5.3. Niemożliwość powoływania się na stan techniczny pojazdu / 382
- 6.6. Opóźnienie dostawy / 388
- 6.7. Akt zachowawczy w postaci zgłoszenia zastrzeżenia dotyczącego opóźnienia dostawy / 393
- 6.8. Podsumowanie / 402

Rozdział 7

Okoliczności zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności / 407

- 7.1. Uwagi wprowadzające / 407
- 7.2. Zagadnienia dowodowe / 409
 - 7.2.1. Ciężar dowodu / 409
 - 7.2.2. Istota domniemania z art. 18 ust. 2 konwencji CMR / 413
- 7.3. Wzajemny stosunek pomiędzy poszczególnymi przyczynami zwalniającymi / 414
- 7.4. Wina osoby uprawnionej i inne okoliczności leżące po jej stronie / 418
 - 7.4.1. Wina osoby uprawnionej / 418
 - 7.4.2. Brak opakowania przesyłki lub jego wadliwość / 425
 - 7.4.3. Manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towarów przez nadawcę lub odbiorcę / 429
 - 7.4.4. Niedostateczność lub wadliwość cech i numerów na sztukach przesyłki / 445

- 7.5. Zlecenie osoby uprawnionej niewynikające z winy przewoźnika / **447**
- 7.6. Wada towaru i naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować ich całkowite lub częściowe zaginięcie lub uszkodzenie / **450**
 - 7.6.1. Wada towaru a naturalne właściwości towaru / **450**
 - 7.6.2. Kwestie dowodowe / **453**
 - 7.6.3. Ubytki naturalne / **456**
- 7.7. Okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec / **457**
 - 7.7.1. Uwagi wprowadzające / **457**
 - 7.7.2. Napady przez uzbrojonych napastników, podpalenia / **458**
 - 7.7.3. Wypadki drogowe / **465**
 - 7.7.4. Strajki / **468**
 - 7.7.5. Warunki atmosferyczne / **470**
 - 7.7.6. Wydanie towaru osobie nieuprawnionej / **471**
- 7.8. Ograniczenie obowiązku naprawienia szkody / **473**
 - 7.8.1. Zakres zastosowania / **473**
 - 7.8.2. Kryterium ograniczenia / **476**
 - 7.8.3. Ograniczenia obowiązku naprawienia szkody a ograniczenie wysokości odszkodowania / **479**
- 7.9. Podsumowanie / **480**

Rozdział 8

Odpowiedzialność przewoźnika z innych tytułów niż szkody w substancji towaru i opóźnienie w dostawie / 488

- 8.1. Uwagi wprowadzające / **488**
- 8.2. Odpowiedzialność za niezamieszczenie klauzuli *paramount* / **489**
- 8.3. Odpowiedzialność z tytułu zagubienia lub niewłaściwego użycia dokumentów / **492**
- 8.4. Odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie instrukcji dotyczącej rozporządzenia towarem / **493**
- 8.5. Odpowiedzialność za niewykonanie obowiązku pobrania / **500**
- 8.6. Podsumowanie / **504**

Rozdział 9

Ustalenie wysokości odszkodowania należnego od przewoźnika / 506

- 9.1. Uwagi wprowadzające / 506
- 9.2. Odszkodowanie za zaginięcie towaru / 516
 - 9.2.1. Czas i miejsce miarodajne dla ustalenia wartości towaru / 516
 - 9.2.2. Kryteria ustalenia wartości towaru / 518
 - 9.2.3. Kwotowe ograniczenie wysokości odszkodowania / 523
- 9.3. Zwrot kosztów związanych z przewozem / 536
- 9.4. Odszkodowanie za uszkodzenie towaru / 543
- 9.5. Ustalenie odszkodowania za zwłokę w przewozie / 552
- 9.6. Deklaracja wartości przesyłki i kwoty specjalnego interesu w dostawie / 561
- 9.7. Odsetki / 570
- 9.8. Kwestia przeliczenia odszkodowania na walutę krajową / 572
- 9.9. Podsumowanie / 574

Rozdział 10

Zniesienie prawa do wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności / 580

- 10.1. Uwagi wprowadzające / 580
- 10.2. Wzorce regulacji / 581
- 10.3. Ogólna charakterystyka regulacji zawartej w art. 29 konwencji CMR / 584
- 10.4. Formy winy kwalifikowanej / 586
- 10.5. Zastosowanie prawa polskiego / 589
- 10.6. Wina kwalifikowana w orzecznictwie / 591
- 10.7. Skutki zastosowania art. 29 konwencji CMR / 593
- 10.8. Podsumowanie / 598

Część czwarta

Dochodzenie roszczeń na podstawie konwencji CMR / 601

Rozdział 11

Legitymacja do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika / 603

- 11.1. Uwagi wprowadzające / 603
- 11.2. Wzorce regulacji / 607
- 11.3. Unormowanie konwencji CMR / 608
 - 11.3.1. Uwagi ogólne / 608
 - 11.3.2. Sposoby rozwiązywania problemu / 610
 - 11.3.3. Legitymacja do dochodzenia roszczeń z tytułu szkód w towarze / 614
 - 11.3.4. Legitymacja do dochodzenia roszczeń z tytułu szkód poza substancją towaru / 619
 - 11.3.5. Podsumowanie / 620

Rozdział 12

Akty staranności odbiorcy, przedawnienie roszczeń, reklamacje / 622

- 12.1. Akty staranności odbiorcy / 622
- 12.2. Przedawnienie roszczeń i reklamacje / 631
 - 12.2.1. Charakter regulacji. Zakres zastosowania przepisów o przedawnieniu / 631
 - 12.2.2. Skutki przedawnienia według konwencji CMR / 636
 - 12.2.3. Terminy przedawnienia / 637
 - 12.2.4. Początek biegu terminu przedawnienia / 638
 - 12.2.5. Reklamacja / 642
- 12.3. Podsumowanie / 657

Rozdział 13

Zagadnienia międzynarodowego postępowania cywilnego w konwencji CMR / 661

- 13.1. Zagadnienia wspólne / 661
 - 13.1.1. Uwagi ogólne / 661
 - 13.1.2. Zakres zastosowania przepisów art. 31 konwencji CMR / 663
- 13.2. Jurysdykcja / 667
 - 13.2.1. Uwagi wprowadzające / 667

- 13.2.2. Porozumienie prorogacyjne / **669**
- 13.2.3. Łączniki wyznaczające jurysdykcję / **675**
- 13.2.4. Posiłkowe zastosowanie przepisów ogólnych o jurysdykcji / **679**
- 13.3. Zbieg jurysdykcji / **683**
 - 13.3.1. Zagadnienia ogólne / **683**
 - 13.3.2. Zakres zastosowania postanowień o zbiegu jurysdykcji / **684**
 - 13.3.3. Konsekwencje zbiegu jurysdykcji / **689**
- 13.4. Wykonanie wyroków i ugód sądów zagranicznych / **697**
 - 13.4.1. Zakres zastosowania postanowień o wykonywaniu wyroków zagranicznych w konwencji CMR / **697**
 - 13.4.2. Istota regulacji / **699**
 - 13.4.3. Kwestia ponownego badania jurysdykcji w ramach postępowania o stwierdzenie wykonalności wyroku sądu zagranicznego / **701**
- 13.5. Zakaz stosowania kaucji aktyrcyjnej / **703**
- 13.6. Arbitraż / **704**
 - 13.6.1. Uwagi wprowadzające / **704**
 - 13.6.2. Klauzula arbitrażowa – forma i treść / **706**
 - 13.6.3. Osoby związane klauzulą arbitrażową / **709**
- 13.7. Podsumowanie / **709**

Część piąta

Przewozy wykonywane przez kilku przewoźników drogowych / 713

Rozdział 14

Przewozy wykonywane na zasadzie podwykonawstwa / 715

- 14.1. Uwagi wprowadzające / **715**
- 14.2. Dopuszczalność zatrudnienia podwykonawcy / **718**
- 14.3. Odpowiedzialność przewoźnika za przewoźnika-podwykonawcę / **719**
- 14.4. Sytuacja prawna osoby uprawnionej w przypadku wykonywania przewozu przez kilku przewoźników na zasadzie podwykonawstwa / **720**
- 14.5. Stosunek prawny między przewoźnikiem a przewoźnikiem-podwykonawcą / **722**

14.6. Podsumowanie / 728

Rozdział 15

Przewozy sukcesywne / 730

15.1. Warunki uznania przewozu za przewóz sukcesywny / 730

15.1.1. Jedność umowy / 730

15.1.2. Jedność towaru / 737

15.1.3. Jedność listu przewozowego / 738

15.1.4. Sposób przyjęcia towaru i listu przewozowego / 741

15.1.5. Charakter prawny potwierdzenia odbioru i wpisu nazwiska oraz adresu na drugim egzemplarzu listu przewozowego / 743

15.2. Istota sukcesywności przewozu / 745

15.2.1. Uwagi wprowadzające / 745

15.2.2. Ogólna zasada odpowiedzialności przewoźników sukcesywnych / 747

15.2.3. Odpowiedzialność przewoźników sukcesywnych za szkody w towarze i opóźnienie w dostawie / 749

15.2.4. Przewoźnicy sukcesywni jako wierzyciele / 753

15.3. Relacje pomiędzy przewoźnikami sukcesywnymi / 757

15.3.1. Uwagi wprowadzające / 757

15.3.2. Charakter prawny przepisów konwencji CMR regulujących problematykę roszczeń regresowych / 758

15.3.3. Zakres roszczeń regresowych / 760

15.3.4. Kryteria ustalenia przewoźników ponoszących ostatecznie ciężar szkody / 762

15.3.5. Kwestie proceduralne / 774

15.4. Podsumowanie / 785

Uwagi końcowe / 789

Bibliografia / 795

Orzecznictwo / 811

Wykaz aktów prawnych / 831

Wykaz skrótów

Akty prawne

austr. k.c.	kodeks cywilny austriacki
franc. k.c.	kodeks cywilny francuski
HGB	niemiecki kodeks handlowy
k.c.	ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93 z późn. zm.)
konwencja budapeszteńska	Konwencja budapeszteńska w sprawie umowy przewozu ładunków żegluga śródlądową (CMNI) sporządzona w Budapeszcie 22 czerwca 2001 r. (nieratyfikowana przez Polskę)
konwencja CIM	Konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami sporządzona w Bernie dnia 25 października 1952 r. (Dz. U. z 1956 r. Nr 57, poz. 259 z uzup.)
konwencja CMR	Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 z późn. zm.)
konwencja montrealaska	konwencja o ujednoczeniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235)

- konwencja RU/CIM** załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158) zmienionej Protokołem sporządzonym w Wilnie dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674)
- konwencja warszawska** Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49) znowelizowana tzw. Protokołem Haskim sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 r. (Dz. U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189) oraz uzupełniona Konwencją o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny sporządzoną w Guadalajara dnia 18 września 1961 r. (Dz. U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167)
- k.m.** ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (tekst jedn. Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689 z późn. zm.)
- k.p.c.** ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. Nr 43, poz. 296 z późn. zm.)
- KPT** Konwencja wiedeńska o prawie traktatów sporządzona w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r. (Dz. U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439)
- niem. k.c.** kodeks cywilny niemiecki
- niem. k.k.** kodeks karny niemiecki
- p.p.m.** ustawa z dnia 4 lutego 2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (Dz. U. Nr 80, poz. 432)

Prawo przewozowe	ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jedn. Dz. U. z 2012 r. poz. 1173)
Protokół z 1978 r.	Protokół do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzony w Genewie dnia 5 lipca 1978 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 72, poz. 382)
Protokół z 2008 r.	Protokół dodatkowy do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) w sprawie elektronicznego listu przewozowego sporządzony w Genewie dnia 20 lutego 2008 r.
Reguły Hamburskie	Konwencja Narodów Zjednoczonych o przewozie ładunków morskich sporządzona w Hamburgu dnia 31 marca 1978 r.
Reguły Hasko-Visbij-skie	Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz. U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258) zmieniona Protokołem sporządzonym w Brukseli dnia 23 lutego 1968 r. (Dz. U. z 1980 r. Nr 14, poz. 48)
Reguły Rotterdam-skie	Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską sporządzona w Rotterdamie dnia 23 września 2009 r.

Czasopisma

All ER	All England Law Reports
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BH	Bírósági Határozatok
BT	Bulletin des Transport

BTL	Bulletin des Transport et de la Logistique
Bull.	Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation
DM	Il Diritto Marittimo
DT	Diritto dei Trasporti
DV	Deutsche Verkehrszeitung
ECR	European Court Report
EJCLL	European Journal of Commercial Contract Law
EPS	Europejski Przegląd Sądowy
ETL	European Transport Law
FP	Il Foro padano*
FI	Il Foro Italiano
Gaz. Pal.	Gazette du Palais
GCM	Giustizia Civile Massimario
JPA	Jurisprudence du Port d'Anvers
KPP	Kwartalnik Prawa Prywatnego
Lex	System Informacji Prawnej Lex – wydawnictwo elektroniczne
Lloyd's Rep.	Lloyd's Law Report
LMCLQ	Lloyd's Maritime and Commercial Law Quartet
NJ	Nederlandse Jurisprudentie
NJW	Neue juristische Wochenschrift – Rechtsprechungsreport
NP	Nowe Prawo
MFI	Massimario del Foro Italiano
MGI	Massimario Della Giurisprudenza Italiana
OSA	Orzecznictwo Sądów Apelacyjnych
OSNC	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Cywilna
OSNC-ZD	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Cywilna Zbiór Dodatkowy

Pas.	Pasicrisie belge
PiP	Państwo i Prawo
PM	Prawo Morskie
PP	Przegląd Podatkowy
PPP	Problemy Prawa Przewozowego
Prz. Sejm.	Przegląd Sejmowy
PUG	Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego
QB	Queen's Bench
RD	Recueil Dalloz
RDC	Rivista del Diritto commercial
RDCMET	Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports
RDIPP	Rivista di Diritto Internazionale Privato e Processuale,
RGCT	Rivista Giuridica della Circolazione e dei Trasporti
R. Pr.	Radca Prawny
S&S	Schip en Schade
St. Praw.	Studia Prawnicze
TR	Transportrecht
ULR	Uniform Law Review
VR	Versicherungsrecht
ZFRV	Zeitschrift für Rechtsvergleichung, internationales Privatrecht und Europarecht

Sądy

BGH	Bundesgerichtshof (niemiecki sąd najwyższy)
ETS	Europejski Trybunał Sprawiedliwości
MTS	Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości
LG	Landgericht (niemiecki sąd okręgowy)

OGH	Obersten Gerichtshof (austriacki sąd najwyższy)
OLG	Oberlandesgericht (niemiecki sąd apelacyjny)
NSA	Naczelny Sąd Administracyjny
SA	sąd apelacyjny
SN	Sąd Najwyższy
SO	sąd okręgowy
TSUE	Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (poprzednio ETS)

Inne

Dz. U.	Dziennik Ustaw
Dz. Urz.	Dziennik Urzędowy
rozdz.	rozdział
s.	strona
UE	Unia Europejska
WE	Wspólnoty Europejskie
z późn. zm.	z późniejszymi zmianami

Wstęp

Dnia 27 kwietnia 2012 r. minęło pół wieku od czasu, gdy Polska, aktem ratyfikacji, związała się postanowieniami Konwencji genewskiej z dnia 19 maja 1956 r. o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów¹. Polska była jednym z dziewięciu pierwszych państw, które podpisały tę konwencję CMR. Pomimo upływu tak długiego okresu, jak również trudnej do przecenienia roli tego aktu prawnego w obrocie gospodarczym, w polskiej nauce prawa zasadniczo brak jest całościowego omówienia problematyki umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Także publikowane orzecznictwo Sądu Najwyższego i sądów apelacyjnych jest skromne. Często zresztą dotyczy ono zagadnień drugorzędnych bądź takich, które nie powinny budzić wątpliwości. Większość kontrowersyjnych zagadnień, wyłaniających się w trakcie stosowania przepisów konwencji CMR, nie doczekała się omówienia w polskiej literaturze prawniczej ani też w publikowanych wyrokach sądów wyższych instancji.

Przyczyny tego stanu rzeczy są zróżnicowane. Jedną z nich jest okoliczność, że praktycznie do przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, polska gospodarka miała charakter upaństwowiony a międzynarodowy transport drogowy był zmonopolizowany i pozostawał domeną nielicznych przedsiębiorstw państwowych. Spory gospodarcze pomiędzy tzw. jednostkami gospodarki społecznej były wyłączone spod kognicji sądownictwa i poddane właściwości

¹ W Polsce konwencja CMR opublikowana została w językach autentycznych (angielskim i francuskim) wraz z polskim oficjalnym przekładem w załączniku do Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238; sprostowanie błędu w tłumaczeniu w Dz. U. z 1995 r. Nr 69, poz. 352; Protokół z 1978 r. zmieniający konwencję CMR w Dz. U. z 2011 r. Nr 72, poz. 382. W opracowaniu dla oznaczenia tej konwencji używany jest skrót CMR, pochodzący od jej francuskiej nazwy (*Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route*).

odrębnego organu quasi-sądowego (tzw. Państwowego Arbitrażu Gospodarczego)².

Dopiero po zmianie ustroju społeczno-politycznego i wprowadzeniu zasady wolności gospodarczej powstało tysiące przedsiębiorstw, świadczących usługi w zakresie międzynarodowego przewozu drogowego. Jednocześnie spory gospodarcze poddane zostały w całości sądownictwu powszechnemu i Sądowi Najwyższemu.

Skromną liczbę wyroków SN w sprawach z zakresu międzynarodowego przewozu drogowego można tłumaczyć także stosunkowo niewielką wartością przedmiotu sporu w większości tych spraw, a co za tym idzie – brakiem możliwości wniesienia skargi kasacyjnej do SN od wyroków zapadłych w II instancji³. Wprawdzie SN może zajmować się wykładnią przepisów konwencji CMR także w drodze pytań prawnych, zadawanych w konkretnych sprawach przez sądy rozpatrujące apelacje (art. 390 k.p.c.), jednakże sądy powszechne niezbyt często korzystają z tej możliwości, przynajmniej w sprawach z zakresu stosowania międzynarodowych konwencji przewozowych. Zjawisko to trudno racjonalnie tłumaczyć, podobnie jak brak zainteresowania problematyką umowy międzynarodowego przewozu drogowego w nauce prawa.

Ten stan rzeczy rodzi negatywne konsekwencje. Pierwsza typowa, polega na niemożliwości zapoznania się zainteresowanych osób z dobrze uzasadnionymi stanowiskami w dyskusyjnych kwestiach, wyłaniających się w trakcie stosowania konwencji CMR. Problem jest o tyle poważny, że konwencja CMR znajduje bezpośrednie zastosowanie a interpretacja jej postanowień musi być dokonywana z uwzględnieniem specyficznych dyrektyw wykładni, wykształconych w prawie międzynarodowym. Użycie w procesie interpretacji konwencji CMR wyłącznie zasad wypracowanych w odniesieniu do prawa wewnętrznego, prowadzi niejednokrotnie do rozwiązań trudnych do zaakceptowania, zwłaszcza jeśli przedmiotem wykładni nie jest autentyczny tekst konwencji CMR a jej przekład. Uchodzi to często uwadze osób rozstrzygających poszczególne

² Nie oznacza to, że w okresie, o którym mowa sądy powszechne i Sąd Najwyższy w ogóle nie rozpatrywały spraw na gruncie konwencji CMR. Sytuacje takie miały miejsce przede wszystkim w odniesieniu do sporów z podmiotami zagranicznymi. W niniejszym opracowaniu uwzględniono także wyroki Sądu Najwyższego pochodzące z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku.

³ W obecnym stanie prawnym skargi kasacyjne można wnosić przy wartości przedmiotu zaskarżenia nie mniejszej niż 50 000 zł (art. 398² k.p.c.).

problemy, w tym także doświadczonym sędziom SN⁴. Problem nie dotyczy oczywiście wyłącznie konwencji CMR, ale także innych przepisów zawartych w konwencjach międzynarodowych, zawierających ujednolicone przepisy prawa cywilnego⁵.

Brak wykształconych linii orzecznictwa i stanowisk nauki prawa w kwestiach wynikających z konwencji CMR powoduje, że niejednokrotnie strony sporu wszczynają postępowanie przed sądami innych państw, których wyroki są bardziej przewidywalne (konwencja CMR daje możliwość wyboru jurysdykcji). Stawia to w niekorzystnej sytuacji polskich uczestników postępowań. Nie bez znaczenia jest także i to, że polska myśl prawnicza praktycznie nie oddziałuje na sposób rozumienia postanowień konwencji CMR w innych państwach członkowskich. Nie można przy tym zapominać, że doktryna i orzecznictwo obce stanowi tzw. pomocniczy środek wykładni konwencji międzynarodowej.

Stan nauki i orzecznictwa dotyczącego konwencji CMR pozostaje w ogromnej dysproporcji z rolą, jaką polscy przedsiębiorcy odgrywają na rynku usług transportowych. W ciągu pierwszych pięciu lat od chwili akcesji Polski do Unii Europejskiej, aktywność polskich przewoźników drogowych, liczona w tzw. tonokilometrach (tkm) wzrosła o ponad 80%, co uplasowało Polskę wśród trzech największych krajów na rynku przewozów samochodowych Unii Europejskiej (po Niemczech i Hiszpanii; w 2009 r.: Niemcy – 307,5 mld tkm, Hiszpania – 211,9 mld tkm, Polska – 180,7 mld tkm). W 2010 r. nastąpiła dalsza ekspansja polskich przewoźników, co znalazło odzwierciedlenie we wzroście tonokilometrów do 210,8 mld⁶. W okresie od 1 maja 2004 r. do końca

⁴ Nie jest to zresztą specyfika polska. W opracowaniu przytoczone są wyroki sądów innych państw europejskich, o znacznie bogatszym dorobku nauki i orzecznictwa w zakresie konwencji CMR, z których również wynika wyraźnie pomijanie reguł wykładni przepisów konwencyjnych.

⁵ Charakterystyczne jest to, że w ogólnych opracowaniach, poświęconym prawu cywilnemu, problematykę wykładni przepisów cywilnoprawnych, wynikających z konwencji międzynarodowych, traktuje się marginalnie lub też całkowicie się ją pomija. Przykładem jest *System Prawa Prywatnego*, w którego tomie 1 *Prawo cywilne – część ogólna*, pod red. M. Safjana, zawarty jest dość obszerny rozdział VIII autorstwa Z. Radwańskiego i M. Zielińskiego zatytułowany *Stosowanie i wykładnia prawa cywilnego*, uwzględniający specyfikę norm prawa unijnego, ale pomijający zagadnienia interpretacji przepisów konwencyjnych (zob. Z. Radwański, M. Zieliński, *Stosowanie i wykładnia prawa cywilnego* (w:) *System Prawa Prywatnego*, M. Safjan (red.), Warszawa 2007, s. 417 i n.).

⁶ *Annual road freight transport by age of vehicle*. EUROSTAT, 2 July 2011, www.eu.europa.eu/eurostat

2010 r. liczba przedsiębiorców uprawnionych do świadczenia usług w międzynarodowym transporcie drogowym wzrosła z 8980 do 24 895 a liczba pojazdów z 44 683 do 137 502⁷. Polscy przewoźnicy samochodowi obsłużyli w 2010 r. 27% rynku przewozów *cross-trade* (tj. przewozów międzynarodowych, wykonywanych między państwami członkowskimi UE, innymi niż państwo, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę), co postawiło ich na pierwszym miejscu w UE. Podobną pozycję zajęli w przewozach kabotażowych (21% udziału w 2010 r.)⁸. Pomimo pewnego zahamowania wzrostu w 2011 r., polscy przewoźnicy utrzymali drugą pozycję w Unii Europejskiej za Niemcami w ogólnej masie przewozów i pierwszą pozycję w zakresie przewozów międzynarodowych i kabotażowych (90,1 mld tkm), wyprzedzając Hiszpanię (61,2 mld tkm) i Niemcy (53,5 tkm)⁹. Polska jest jedynym krajem Unii Europejskiej, którego nie dotknął dotychczasowy kryzys w zakresie przewozów samochodowych (notowany jest coroczny wzrost ilości tonokilometrów)¹⁰.

Niniejsze opracowanie ma zatem za zadanie wypełnić w możliwie wysokim stopniu lukę, o której wyżej mowa. Jego celem jest przedstawienie problemów, jakie rodzą się w procesie stosowania konwencji CMR i próba ich rozwiązania z uwzględnieniem dyrektyw wykładni, obowiązujących przy interpretacji przepisów zawartych w konwencjach międzynarodowych. Chodzi zatem nie tylko o przytoczenie zróżnicowanych często poglądów na poszczególne problemy (z uwzględnieniem orzecznictwa i literatury różnych państw), ale także wypracowanie i uzasadnienie właściwych rozwiązań, które w możliwie najwyższym stopniu realizują unifikacyjny cel konwencji CMR. Wymaga to poszanowania dyrektyw wykładni przepisów konwencyjnych, w tym zasady wykładni autonomicznej, tj. oderwanej od wewnętrznych systemów prawnych, dokonywanej z uwzględnieniem treści autentycznych tekstów konwencji CMR.

⁷ *Transport Drogowy w Polsce, wybrane dane, Raport ZMPD 2010, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Grudzień 2011.*

⁸ *Road Freight Transport Vademecum. 2010 Report. Market trends and structure of the road haulage sector in the EU in 2010.* European Commission.

⁹ L. de Angelis, N. Roubanis, *Decline in European road freight transport in 2011 reflecting the economic climate. Analysis of trends in EU road freight transport*, EUROSTAT, Statistics in Focus, 2012, 38.

¹⁰ E. Załoga, *Wpływ kryzysu finansowego „2007+” na aktywność sektora transportu lądowego w Unii Europejskiej*, Logistyka 2012, s. 328.

Dla właściwego zrozumienia treści przepisów konwencji CMR niebagatelną rolę odgrywa wykładnia porównawcza, zwłaszcza w odniesieniu do konwencji międzynarodowych, obowiązujących już w momencie tworzenia konwencji CMR a regulujących umowę przewozu w innych gałęziach transportu, tj. w transporcie kolejowym (konwencja CIM) i lotniczym (konwencja warszawska)¹¹. Twórcy konwencji CMR z tych właśnie aktów prawnych czerpali wzorce poszczególnych regulacji, stąd też analiza ich podobieństw i różnic jest pomocna w procesie dochodzenia do właściwej treści norm wynikających z konwencji CMR. Uwagi porównawcze odniesione zostały do obu ww. konwencji w wersjach, jakie były znane w momencie tworzenia konwencji CMR (tj. konwencja CIM z 1952 r., konwencja warszawska z uwzględnieniem Protokołu haskiego z 1955 r.). Nie bez znaczenia jest również porównanie przepisów konwencji CMR do rozwiązań przyjętych w konwencjach powstałych już po jej podpisaniu i wejściu w życie, tj. konwencji RU/CIM w wersji z 1999 r. i konwencji montrealskiej. Pozwala ono z kolei m.in. na dostrzeżenie oddziaływania konwencji CMR na prawodawstwo międzynarodowe dotyczące umowy przewozu.

W niewielkim stopniu formułowane są natomiast w opracowaniu postulaty *de lege ferenda* (przynajmniej wprost). Wynika to z dwóch zasadniczych powodów. Pierwszy, to świadomość ograniczonej możliwości realnego oddziaływania na proces stanowienia ujednoczonych w skali międzynarodowej norm. Druga przyczyna wynika z przekonania, że zmiany konwencji międzynarodowych, zawierających ujednoczone przepisy prawa prywatnego, powinny być ostatecznością. Prowadzą one bowiem do zjawiska odwrotnego w stosunku do unifikacyjnego celu, któremu konwencje te służą. Biorąc pod uwagę fakt, że nie wszystkie państwa–strony pierwotnej wersji konwencji przystępują (a przynajmniej nie w tym samym czasie) do umów międzynarodowych (protokołów), którymi zmiany te są wprowadzane, po ich dokonaniu występuje w obrocie kilka wersji konwencji a kwestia ustalenia, która z nich odnosi się do stosunku prawnego, będącego przedmiotem oceny, sama w sobie staje się nie lada problemem prawnym.

Opracowanie ma z założenia cywilistyczny charakter. Omówiona w nim regulacja składa się w przeważającej mierze z norm materialno-

¹¹ Obowiązywała oczywiście konwencja o konosamentach (Reguły Haskie), ale zakres jej bezpośredniego oddziaływania na postanowienia konwencji CMR jest niewielki.

prawnych. Konwencja CMR reguluje jednak także niektóre zagadnienia proceduralne i kolizyjnoprawne, których nie sposób pominąć w całościowym, z założenia, omówieniu jej przepisów. Są one zresztą ściśle związane z regulacją materialnoprawną. Ze względu na pochodzenie omawianych przepisów, poruszone zostały także zagadnienia mieszczące się w zakresie zainteresowania nauki prawa międzynarodowego i konstytucyjnego.

Używana w książce terminologia zasadniczo odpowiada siatce pojęciowej występującej w oficjalnym przekładzie konwencji CMR, opublikowanym w załączniku do Dziennika Ustaw, nawet jeśli w nowszych aktach prawnych z dziedziny transportu przyjęto inną terminologię (np. „towar” – „przesyłka”, „zaginięcie” – „utrata” „opóźnienie dostawy” – „opóźnienie w przewozie”). W większości wypadków kwestia nie ma merytorycznego znaczenia. Problemem jest natomiast zgodność tej terminologii z pojęciami użytymi w autentycznych językach konwencji CMR (francuskim i angielskim). Polski przekład tej konwencji w większej mierze opiera się na francuskiej wersji językowej, stąd w opracowaniu częściej wskazuje się na różnice w stosunku do tekstu angielskiego. Nie oznacza to oczywiście nadawania mu jakiegokolwiek priorytetu.

Książka składa się z pięciu części podzielonych na rozdziały. Część pierwsza poświęcona jest samej konwencji CMR, jej genezie, miejscu w systemie prawa, zasadom wykładni, oraz zakresowi zastosowania. Część druga dotyczy zawarcia i wykonania umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w tym zagadnień listu przewozowego, rozporządzania towarem, przeszkód w przewozie i wydaniu towaru. W części trzeciej omówiona została problematyka odpowiedzialności przewoźnika z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy wraz z problematyką ustalenia wysokości odszkodowania. Problemów dochodzenia roszczeń dotyczy czwarta część. W ostatniej części omówione zostały kwestie wykonywania umowy przez kilku przewoźników.

Problematyce ubezpieczeń transportowych, związanych z międzynarodowym transportem drogowym towarów, nie została poświęcona wyodrębniona część opracowania¹². Nie oznacza to jednak, że kwestie

¹² Praca nie odnosi się do stosunku prawnego wynikającego z umów ubezpieczenia, zawieranych w związku z międzynarodowym transportem drogowym. Omówienie tych zagadnień wymagałoby odrębnego opracowania, zwłaszcza wobec różnorodności warunków ubezpieczenia zarówno w zakresie ubezpieczenia samego towaru (*cargo*) jak i odpowiedzialności cywilnej przewoźnika. To ostatnie, choć jest powszechne (w praktyce wa-

te zostały całkowicie pominięte. Są one przedmiotem szeregu uwag zawartych w poszczególnych częściach pracy, dotyczących zwłaszcza dochodzenia roszczeń. Fakt ubezpieczenia towarów na czas przewozu (ubezpieczenie *cargo*) czy też ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika nie zmienia w niczym sytuacji prawnej stron umowy przewozu we wzajemnych relacjach. Bezwzględnie obowiązujący charakter postanowień konwencji CMR (zob. uwagi zawarte w części 1.3. opracowania) powoduje, że w międzynarodowym transporcie drogowym nie jest możliwe skuteczne uzależnienie odpowiedzialności przewoźnika (czy to w ogóle, czy też ponad określoną kwotę) od zawarcia za jego pośrednictwem umowy ubezpieczenia towaru na czas przewozu. Podobnie należałoby ocenić klauzulę umowną, nakazującą osobie uprawnionej dochodzenie roszczeń wyłącznie od ubezpieczyciela OC przewoźnika. Sama konwencja problematykę ubezpieczeń zasadniczo pomija. Wyjątek stanowi postanowienie art. 41 ust. 2 konwencji CMR, stanowiące o nieważności klauzuli zawartej w umowie przewozu, ustępującej na rzecz przewoźnika korzyści wynikające z ubezpieczenia towaru. Chodzi o uniemożliwienie obchodzenia przepisów o odpowiedzialności przewoźnika, poprzez scedowanie na niego praw wynikających z ubezpieczenia *cargo* czy też zawierania umów przewozu, w których warunkuje się przyjęcie towaru do przewozu od ubezpieczenia go na rzecz przewoźnika¹³. Postanowienie to w istocie służy interesom ubezpieczycieli, zapobiegając pozbawieniu ich tzw. regresu ubezpieczeniowego.

Autor pragnie podziękować wszystkim osobom, które przyczyniły się do powstania tego opracowania i nadania mu ostatecznego kształtu. Szczególne słowa wdzięczności kierowane są do recenzentów pracy – Pana Prof. Zdzisława Brodeckiego i Pana Prof. Henryka Goika. Gorące

runkuje pozyskiwanie tzw. zleceń transportowych), ma charakter dobrowolny. Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela OC z reguły istotnie różni się od zakresu odpowiedzialności samego przewoźnika, stąd też pomimo istnienia w większości systemów prawnych możliwości bezpośredniego dochodzenia roszczeń przez osobę uprawnioną wobec ubezpieczyciela OC (*actio directa*), zasadność roszczenia wobec niego stanowi odrębny problem.

¹³ Por. wyrok OGH z 24 czerwca 1999 r., TR 2000, s. 370–372, w którym sąd zauważył, że celem przepisu art. 41 ust. 2 konwencji CMR było zapobieżenie sytuacji, w której przewoźnik korzystał będzie z ubezpieczenia nadawcy i zostanie zwolniony z odpowiedzialności na jego koszt. Por. też H. Glöckner, *Limits to Liability and Liability Insurance of Carriers under Articles 3 and 23 to 29 of the CMR* (w:) red, J. Theunis, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, London 1987, s. 99.

podziękowania należą się także Panu Prof. Władysławowi Górskiemu, Dr Dorocie Ambrożuk i Dr Danielowi Dąbrowskiemu, za uwagi zgłaszane w trakcie tworzenia książki, zachętę oraz pomoc przy wyszukaniu źródeł, a wszystkim Bliskim – za cierpliwość i stworzenie warunków do pracy.

Część pierwsza

**Konwencja CMR jako
podstawa prawna umowy
międzynarodowego
przewozu drogowego
towarów**

Rozdział 1

Konwencja CMR – historia, ogólna charakterystyka, miejsce w systemie prawa, wykładnia

1.1. Geneza międzynarodowej regulacji przewozu drogowego towarów

Prace zmierzające do opracowania konwencji CMR, która w ujednolicony sposób regulowałaby umowę międzynarodowego przewozu drogowego towarów rozpoczęto bezpośrednio po zakończeniu drugiej wojny światowej w latach czterdziestych ubiegłego stulecia¹⁴. Prace te prowadzone były przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ (*United Nations Economic Commission for Europe*, w skrócie – UNECE lub ECE). W 1947 r. w ramach tej organizacji utworzony został Komitet Transportu Lądowego (*Inland Transport Committee*), którego Grupa Robocza ds. Problemów Prawnych Podkomitet Transportu Drogowego przygotowywała przez okres blisko siedmiu lat stosowny projekt konwencji CMR. Wykorzystywano przy tym badania i analizy, które już wcześniej zostały podjęte z inicjatywy Międzynarodowego Instytutu

¹⁴ Opis prac nad konwencją CMR zawiera praca R. Loewe, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, ETL 1976, s. 312–315. Patrz też H. Goik, *Niektóre węzłowe problemy międzynarodowego przewozu towarów w świetle konwencji transportu kolejowego i drogowego*, PPP Nr 5, s. 52–53 oraz M. Gout, Prezydent Instytutu Międzynarodowego Prawa Transportowego (*l'Institut du droit international des transports*, w skrócie IDIT), który w przemówieniu powitalnym uczestników sympozjum w Deauville w dniach 18–19 maja 2006 r. z okazji 50-lecia podpisania konwencji CMR wspominał atmosferę okresu jej podpisywania (zob. M. Gout, *Les 50 ans de la Convention CMR: avenir et perspectives du transport international par route*, ULR 2006, s. 506–509).

Unifikacji Prawa Prywatnego (*International Institute for the Unification of Private Law*, w skrócie – UNIDROIT) przez komitet składający się początkowo z przedstawicieli UNIDROIT, Międzynarodowej Izby Handlowej (*International Chamber of Commerce* – w skrócie ICC), Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (*International Road Transport Union* – w skrócie IRU), a później także Międzynarodowej Unii Ubezpieczycieli Morskich (*International Union of Marine Insurance* – w skrócie IUMI). Komitet ten współpracował przy tym z wieloma ekspertami z różnych krajów.

Pierwszy projekt konwencji CMR przedłożony został przez wąską grupę ekspertów prawnych w dniu 21 grudnia 1953 r. Projekt ten wraz z komentarzami do niego, otrzymanymi od poszczególnych rządów stał się podstawą negocjacji, które odbyły się w trakcie dwóch sesji Grupy Roboczej *Ad Hoc*. W wyniku tych negocjacji wypracowany został ostateczny tekst konwencji CMR. Uczestniczyli w niej reprezentanci 15 państw, a ponadto obserwatorzy UNIDROIT, ICC, IRU, Centralnego Biura Międzynarodowego Transportu Kolejowego¹⁵ (*Central Office for International Carriage by Rail* – w skrócie OCTIC) oraz Międzynarodowego Związku Kolei (*International Union of Railways* – w skrócie UIC).

Konwencja została wyłożona do podpisu w dniu 19 maja 1956 r. na specjalnej sesji Komitetu Transportu Lądowego ECE, której przewodniczył przedstawiciel Węgier (Mátyási) i została w tym dniu podpisana przez przedstawicieli dziewięciu państw: Austrii, Republiki Federalnej Niemiec, Francji, Luksemburga, Holandii, Polski, Szwecji, Szwajcarii i Jugosławii. Konwencja CMR weszła w życie 2 lipca 1961 r. po złożeniu do depozytu not o jej ratyfikacji przez pierwszych pięć państw: Austrię, Francję, Holandię, Jugosławię i Włochy.

Okres przygotowywania konwencji CMR nie był krótki, zważywszy na okoliczność, że jej twórcy mogli korzystać z doświadczeń wynikających z przygotowywania, a następnie stosowania innych regulacji w zakresie przewozów międzynarodowych, a w szczególności konwencji CIM, dotyczącej przewozów kolejowych i konwencji warszawskiej, dotyczącej przewozów lotniczych. W tym czasie brak było jednak powszechnego przekonania wśród państw o potrzebie istnienia takiej konwencji. Część z nich powiązana była umowami o charakterze bila-

¹⁵ Obecnie Międzyrządowa Organizacja Międzynarodowych Przewozów Kolejami (*Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail* – w skrócie OTIF).

teralnym, inne nie zamierzały włączyć swojego transportu samochodowego do ruchu międzynarodowego¹⁶.

Do konwencji CMR przystępowały od początku państwa należące do obu bloków państw, podzielonej wówczas politycznie i gospodarczo Europy¹⁷. W przeciwieństwie do transportu kolejowego, w którym obok tradycyjnego systemu berneńskiego¹⁸, państwa socjalistyczne stworzyły dla potrzeb obrotu pomiędzy nimi odrębny system (tzw. warszawski¹⁹), w transporcie samochodowym funkcjonowała jedna regulacja, obejmująca różne kraje europejskie oraz niektóre kraje północnej Afryki. Proces poszerzania listy państw – stron konwencji CMR ciągle trwa. Obecnie należy do niej ponad 50²⁰ państw (także z Azji i Bliskiego Wschodu)²¹, w tym wszystkie kraje Unii Europejskiej.

¹⁶ Wspomina o tym H. Goik, *Niektóre węzłowe problemy ...*, s. 53.

¹⁷ Wśród państw socjalistycznych, które jako pierwsze związały się konwencją CMR wymienić należy Jugosławię (1958), Polskę (1962), Węgry (1970), Czechosłowację (1974), Bułgarię i Rumunię (1977), ZSRR (1983). Spośród innych państw europejskich, oprócz tych, które podpisały konwencję CMR, do konwencji w pierwszych latach jej obowiązywania przystąpiły: Dania (1965), Finlandia (1973), Grecja (1977), Włochy (1961), Norwegia (1969), Portugalia (1969), Hiszpania (1974), Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (1967).

¹⁸ Chodzi tu o konwencje kolejowe CIM i CIV, które obecnie stanowią załączniki do konwencji berneńskiej z 1980 r. o międzynarodowym przewozie kolejowym (COTIF) w brzmieniu przyjętym Protokołem zmian z 1999 r., w Polsce opublikowanej w Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674.

¹⁹ Chodzi o tzw. umowy warszawskie z 1950 r. (z późn. zm.) zwane w skrócie SMGS i SMPS.

²⁰ Obecnie stronami konwencji CMR są następujące państwa: Albania (2006), Armenia (2006), Austria (1960), Azerbejdżan (2006), Białoruś (1993), Belgia (1962), Bośnia i Hercegowina (1993), Bułgaria (1977), Chorwacja (1992), Cypr (2003), Republika Czeska (1993), Dania (1965), Estonia (1993), Finlandia (1973), Francja (1959), Gruzja (1999), Niemcy (1961), Grecja (1977), Węgry (1970), Islamska Republika Iranu (1998), Irlandia (1991), Włochy (1961), Jordania (2008), Kazachstan (1995), Kirgistan (1998), Łotwa (1994), Liban (2006), Litwa (1993), Luksemburg (1964), Malta (2007), Mongolia (2003), Czarnogóra (2006), Maroko (1995), Holandia (1960), Norwegia (1969), Polska (1962), Portugalia (1969), Republika Mołdawii (1993), Rumunia (1973), Federacja Rosyjska (1983), Serbia (2001), Słowacja (1993), Słowenia (1992), Hiszpania (1974), Szwecja (1969), Szwajcaria (1970), Arabska Republika Syrii (2008), Tadżykistan (1996), Republika Macedonii (1997), Tunezja (1994), Turcja (1995), Turkmenistan (1996), Ukraina (2007), Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (1967), Uzbekistan (1995).

²¹ Interesująco przedstawia się problem udziału w konwencji CMR państw utworzonych po rozpadzie ZSRR. Kwestia kontynuacji czy też sukcesji tych państw w zakresie zobowiązań prawno-międzynarodowych ZSRR i poszczególnych jego republik jest wyjątkowo skomplikowana. Problemy te omawia K. Karski, *Kontynuacja prawnomiędzynarodowej podmiotowości ZSRR i jego części składowych przez państwa istniejące na obszarze*

1.2. Zmiany (uzupełnienia) konwencji CMR

W ponad pięćdziesięcioletniej historii swojego obowiązywania konwencja CMR była dwukrotnie nowelizowana, a formalnie – uzupełniona dwoma protokołami. Twórcy konwencji CMR zdawali sobie sprawę z faktu, że każda zmiana regulacji o charakterze konwencyjnym prowadzić może do dezintegracji systemu i to w podwójnym sensie. Po pierwsze może podważyć z trudem wypracowany kompromis, a po drugie – doprowadzić do wielości reżimów prawnych (założenie, że wszystkie państwa–strony pierwotnej wersji konwencji CMR ratyfikują jej zmiany jest założeniem raczej idealistycznym). Przykładu już w momencie tworzenia CMR dostarczył protokół haski z 1955 r., zmieniający konwencję warszawską. Stąd też przepisy konwencji CMR zawierają postanowienia, których celem jest zapobieżenie takiej sytuacji. Wprowadzono rygorystyczne wymogi dotyczące zwoływania konferencji mających na celu rewizję konwencji CMR²². Treść postanowienia art. 49 ust. 1 CMR zapobiega zwołaniu konferencji, której celem jest zmiana konwencji CMR, bez wyraźnej zgody 25% państw–jej stron, wyrażonej w krótkim czteromiesięcznym terminie²³. Dalsze postanowienia artykułu 49 konwencji CMR przewidują procedurę zwoływania takiej konferencji, zapewniającą udział w niej wszystkich państw członkowskich. Z postanowieniami art. 49 konwencji CMR zharmonizowany jest przepis art. 1 ust. 5 konwencji CMR, w którym umawiające się strony zobowiązały się nie wprowadzać żadnej zmiany do konwencji w drodze specjalnych porozumień, zawartych pomiędzy dwiema lub kilkoma z nich, z wyjątkiem porozumień zawartych w celu wyłączenia spod jej działania ruchu przygranicznego albo w celu uprawnienia do używania w przewozie, ograniczonym wyłącznie do ich terytoriów listu przewozowego, stanowiącego tytuł własności towaru.

postradzieckim, *Studia Iuridica* XLV/2006, s. 73 i n. W każdym razie, państwa te, za wyjątkiem Federacji Rosyjskiej (która pozostaje stroną konwencji CMR na zasadzie kontynuacji po ZSRR) przystąpiły do CMR po rozpadzie ZSRR, co oznacza, że nie uważały się za jego sukcesorów w tym zakresie. Podobny problem dotyczy państw powstałych w wyniku rozpadu Jugosławii i Czechosłowacji.

²² Zwraca na to uwagę J. Capel Ferrer, *La Convention CMR – Pilier du transport international par route*, ULR 2006, s. 517.

²³ Por. też M. Evan, *Is it Possible to Revise the CMR?* (w:) *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, J. Theunis (red.), London, New York, Hamburg, Hong Kong 1987, s. 184–186.

Inna rzecz, że przytoczone postanowienia stanowią wyłącznie o zmianach konwencji, pomijając kwestię jej uzupełniania, co dało asumpt do zawężającej ich wykładni²⁴. Po raz pierwszy uzupełnienia konwencji CMR (a w istocie jej nowelizacji²⁵) dokonano protokołem z 5 lipca 1978 r. (dalej powoływany jako protokół z 1978 r.). Wprowadził on zmianę sposobu ustalania kwotowej granicy wysokości odszkodowania za stan towaru (art. 23 ust. 3 konwencji CMR), zastępując dotychczasowy miernik w postaci tzw. złotych franków (franków Germinal) tzw. Specjalnymi Prawami Ciągnięcia (SDR). Kwestie te omówione są w części 9.2.3.3 książki. Protokół z 1978 r. wszedł w życie 28 grudnia 1980 r. Został ratyfikowany przez większość państw–stron konwencji CMR, w tym także przez Polskę²⁶ (odnośnie kontrowersji tego dotyczących – zob. część 1.4.1. książki)²⁷. Drugie uzupełnienie dokonane zostało Protokołem dodatkowym do konwencji CMR z 20 lutego 2008 r. w sprawie elektronicznego listu przewozowego²⁸ (dalej – jako protokół z 2008 r.). Protokół ten wszedł w życie 5 czerwca 2011 r. po jego ratyfikacji przez pierwszych pięć państw–stron konwencji CMR (Bułgaria, Finlandia, Litwa, Łotwa, Szwajcaria)²⁹. Polska jeszcze nie ratyfikowała tego protokołu.

²⁴ I. Bon-Garcin, *The 50 th Anniversary of the CMR Convention – Future and Perspectives of International Road Transport, Conclusions of the Symposium held at Deauville (France) – 18–19.May 2006*, ULR 2006, s. 708.

²⁵ M. Evans, *Peut-on revoir la Convention CMR? (w:) Transport International de marchandises pas route (CMR)*, IRU 1988, s. 222.

²⁶ Dz. U. z 2011 r. Nr 72, poz. 382.

²⁷ Stronami protokołu z 1978 r. są: Albania (2007), Armenia (2006), Austria (1981), Białoruś (2008), Belgia (1983), Cypr (2003), Republika Czeska (2006), Dania (1980), Estonia (1993), Finlandia (1980), Francja (1982), Gruzja (1999), Niemcy (1980), Grecja (1985), Węgry (1990), Islamska Republika Iranu (1998), Irlandia (1991), Włochy (1982), Jordania (2008), Kirgistan (1998), Łotwa (1994), Liban (2006), Litwa (1993), Luksemburg (1980), Malta (2007), Holandia (1986), Norwegia (1984), Polska (2010), Portugalia (1989), Republika Mołdawii (2007), Rumunia (1981), Słowacja (2008), Hiszpania (1982), Szwecja (1985), Szwajcaria (1983), Republika Macedonii (1997), Tunezja (1994), Turcja (1995), Turkmenistan (1996), Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (1979), Uzbekistan (1996).

²⁸ Tekst protokołu można znaleźć na stronie www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/e-CMRe.pdf

²⁹ Obecnie stronami protokołu są: Belgia (2008), Bułgaria (2010), Republika Czeska (2011), Finlandia (2008), Łotwa (2010), Litwa (2011), Holandia (2009), Norwegia (2008), Hiszpania (2011), Szwecja (2008), Szwajcaria (2009).

Dokonane oboma protokołami nowelizacje mają na celu dostosowanie postanowień konwencji CMR do zmian gospodarczych (odejście od parytetu złota przy ustalaniu kursu walut, co utrudniło stosowanie tzw. złotego franka) i technologicznych (rozwój technologii informatycznych), jakie zaistniały w czasie jej obowiązywania. Z drugiej jednak strony, prowadzą one do dezintegracji systemu, nawet jeśli formalnie traktowane są jako uzupełnienia konwencji CMR. Nie wszystkie bowiem państwa–strony konwencji CMR podpisały (przystąpiły) i ratyfikowały ww. protokoły. Zamiast jednolitego reżimu w zakresie umowy międzynarodowego przewozu drogowego obowiązuje ich w istocie wiele³⁰. Trzeba przy tym uwzględnić nie tylko liczbę protokołów zmieniających konwencję CMR, ale także rozwiązania alternatywne, jakie one przewidują (zwłaszcza protokół z 1978 r.; zob. uwagi zawarte w części 9.2.3.3. książki), a także możliwość składania zastrzeżeń przez państwa podpisujące (przystępujące) konwencję CMR i protokoły.

Pojawia się zatem nowy problem a mianowicie, w jakiej wersji (według pierwotnej treści czy też ze zmianami wynikającymi z jednego lub obu protokołów) konwencja CMR powinna być stosowana w sytuacji, gdy ze względu na pochodzenie stron umowy (sporu) czy też trasę przewozu umowa pozostaje w związku z państwami, które związały się konwencją CMR w różnych wersjach. Zasadniczo możliwe są tu dwa rozwiązania. Pierwsze odwoływałoby się do reguł kolizyjnych, wskazujących, który system prawa wewnętrznego jest właściwy dla oceny danej umowy. Zakładając, że konwencja międzynarodowa jest elementem porządku prawnego wskazanego państwa, należałoby stosować wersję konwencji CMR, obowiązującą państwo, którego prawo jest właściwe według norm kolizyjnych³¹. Drugi sposób rozwiązania omawianego

³⁰ Sytuacja taka obecnie występuje praktycznie we wszystkich gałęziach transportu. W pierwszej kolejności wystąpiła w transporcie lotniczym i morskim. Zob. M. Żylicz, *Nowe prawo międzynarodowego przewozu lotniczego (system warszawsko-montrealski)*, PiP 1999, z. 9, 22–37; J. Łopuski, *Unifikacja prawa morskiego; podejście europejskie i amerykańskie* (w:) *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar (red.), Kraków 2005, s. 439–447; J. Młynarczyk, *Nowe ujęcie międzynarodowej regulacji umowy przewozu ładunku morzem* (w:) *Rozprawy prawnicze...*, s. 449–458.

³¹ Za takim rozwiązaniem opowiada się P. Judek, *Kolejne zmiany w Konwencji CMR*, www.transportoweprawo.pl/2011/kolejne_zmiany_w_konwencji_cmr

problemu polegałby na zastosowaniu stosownych postanowień konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów³².

Konwencja międzynarodowa, nawet jeśli system prawny danego państwa traktuje ją jako część krajowego porządku prawnego (tak jak to ma miejsce w Polsce – art. 91 ust. 1 Konstytucji) zachowuje swoją autonomię i nie może być utożsamiana z prawem wewnętrznym. Stąd też przepisy kolizyjne, których rola sprowadza się do wskazania właściwego dla danego stosunku prawa wewnętrznego, nie są właściwym instrumentem wyboru. Ponadto, przepisy kolizyjne mogą wskazywać na prawo państwa, które nie jest stroną konwencji CMR. Stąd też, kwestia musi być oceniana w świetle postanowień konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów, zwłaszcza że problem jest przedmiotem regulacji zawartej w postanowieniach art. 30 KPT, zatytułowanych „Stosowanie kolejnych traktatów dotyczących tego samego przedmiotu”. Zgodnie z przepisem art. 30 ust. 4 KPT, jeżeli strony traktatu późniejszego nie obejmują wszystkich stron traktatu wcześniejszego, w stosunkach pomiędzy państwem, będącym stroną obu traktatów a państwem stroną jedynie jednego traktatu, ich wzajemne prawa i obowiązki reguluje traktat, którego stronami są oba państwa. Powyższa regulacja jest oczywistą konsekwencją istnienia po stronie państwa, które jest stroną jednej umowy międzynarodowej (np. konwencji CMR w jej pierwotnym kształcie) zobowiązania prawno-międzynarodowego do stosowania wyłącznie tej umowy. Wprawdzie przytoczone postanowienie dotyczy wyłącznie stosunków pomiędzy państwami, niemniej jednak wynika z niego, że sądy i inne organy państwa, związanego tylko jednym traktatem, mają obowiązek stosowania wyłącznie przepisów tego traktatu. Należy zatem przyjąć, że o stosowaniu konwencji CMR w wersji pierwotnej lub z uwzględnieniem zmian, wynikających z któregoś protokołu decyduje to, w którym państwie rozpatrywany jest spór. Sądy tego państwa, powinny stosować konwencję CMR w wersji obowiązującej to państwo, niezależnie od tego, z jakich państw pochodzą strony sporu oraz niezależnie od tego, pomiędzy jakimi państwami przewóz miał miejsce.

Problem ten wiąże się jednak z inną kwestią, a mianowicie, do jakich zdarzeń stosować dany protokół. Chodzi o to, czy decydujący dla zastosowania zmienionych protokołem postanowień konwencji CMR

³² Konwencja wiedeńska z 23 maja 1969 r. o prawie traktatów sporządzona w Wiedniu (Dz. U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439).

jest moment zawarcia umowy przewozu, moment podlegającego ocenie sądu zdarzenia (np. wyrządzenia szkody) czy też moment dokonywania oceny przez sąd. Protokoły nie zawierają żadnych postanowień w tym zakresie. Biorąc pod uwagę cywilnoprawny charakter regulacji, istnieje pokusa, aby sięgnąć do zasad intertemporalnych obowiązujących w danym systemie prawa. Takie rozwiązanie nie byłoby jednak właściwe z kilku względów. Przede wszystkim, brak jest ogólnie obowiązujących (w skali ponadnarodowej) zasad prawa międzyczasowego, odnoszących się do międzynarodowych stosunków o charakterze cywilnoprawnym. Z kolei stosowanie zasad prawa międzyczasowego, wynikających z prawa wewnętrznego, nie ma swojego uzasadnienia dla regulacji wynikającej z konwencji międzynarodowej. Zresztą nawet gdyby dopuścić stosowanie takich zasad, pojawiłaby się kwestia, która regulacja wewnętrzna miałaby decydować o zastosowaniu przepisów protokołu (sądu rozpatrującego spór czy też prawa właściwego dla danej umowy). W końcu, nie we wszystkich systemach prawa wewnętrznego obowiązują ogólne zasady prawa intertemporalnego. Należałoby zatem *per analogiam* stosować przepisy międzyczasowe właściwe dla stosunków o podobnym charakterze (w Polsce – przepisy wprowadzające kodeks cywilny³³). Stosowanie takich zasad do stosunków regulowanych konwencją międzynarodową nie powinno mieć miejsca. Naruszałoby to zasadę pewności prawa i bezpieczeństwa obrotu.

Argumentem przesądzającym jest jednak to, że konwencja CMR i protokoły ją zmieniające czy uzupełniające są umowami międzynarodowymi, do których stosuje się przepisy konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów. Stąd też należy przyjąć, że także i ta kwestia powinna być oceniana w świetle postanowień tej konwencji. Postanowienie art. 28 KPT (zatytułowane „Traktaty nie mają mocy wstecznej”) stanowi, że jeżeli odmienny zamiar nie wynika z traktatu ani nie jest ustalony w inny sposób, jego postanowienia nie wiążą strony w odniesieniu do żadnej czynności lub zdarzenia, które miały miejsce, ani w odniesieniu do żadnej sytuacji, która przestała istnieć przed dniem wejścia w życie traktatu w stosunku do tej strony. Postanowienie to, choć zreagowane z myślą o typowych stosunkach prawno-międzynarodowych, stanowi dość czytelną dyrektywę, pozwalającą na rozstrzygnięcie omawianego problemu. W świetle przytoczonego postanowienia, protokół powinien

³³ Ustawa z 23 kwietnia 1964 r. (Dz. U. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.).

mieć zastosowanie w odniesieniu do czynności prawnych (umów przewozu), które zostały zawarte po dniu jego wejścia w życie.

Dalsze wątpliwości dotyczyć mogą rozbieżności między dniem zaistnienia zobowiązania prawno-międzynarodowego do stosowania protokołu a dniem spełnienia wynikających z prawa wewnętrznego warunków jego wejścia do krajowego porządku prawnego i jego bezpośredniego stosowania, w szczególności wymogu opublikowania we właściwym organie promulgacyjnym. Kwestia wynikła m.in. w Polsce, w związku z opóźnieniem ogłoszenia protokołu z 1978 r. w Dzienniku Ustaw³⁴. W myśl art. 4 ust. 2 protokołu z 1978 r. dla każdego państwa, które protokół ratyfikuje lub do niego przystąpi po złożeniu ratyfikacji lub przystąpienia przez pięć państw, protokół wejdzie w życie dziewięćdziesiątego dnia po złożeniu dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia przez wymienione państwo. Ponieważ dokument ratyfikacji złożony został przez Polskę depozytariuszowi konwencji CMR w dniu 23 listopada 2010 r.³⁵, protokół wszedł w życie wobec Polski w dniu 21 lutego 2011 r. Od tego dnia spoczywa na Rzeczypospolitej Polskiej prawno-międzynarodowe zobowiązanie stosowania postanowień protokołu z 1978 r. Niestety, jego publikacja w Dzienniku Ustaw nastąpiła dopiero 5 kwietnia 2011 r.³⁶. Do tej daty nie stanowił on zatem części porządku prawnego Rzeczypospolitej Polskiej, nie mógł być też stosowany przez sądy w stosunkach cywilnoprawnych. Możliwe są zatem przypadki, w których przepisy protokołu nie zostały przez sąd zastosowane ze względu na nieopublikowanie go w Dzienniku Ustaw, mimo że umowa przewozu zawarta została już w okresie istnienia po stronie Polski zobowiązania do jego stosowania. Nie można w takiej sytuacji wykluczyć odpowiedzialności cywilnej Skarbu Państwa za zaniechanie legislacyjne, wobec osoby, która na skutek zastosowania innych limitów (według

³⁴ Na problem zwrócił uwagę P. Judek, *Przewóz drogowy: dziwne losy protokołu do konwencji CMR*, Rzeczpospolita z 19.3.2011 r.

³⁵ Por. www.unece.org/trans/conventn/legalinstr_26_OLIRT_PCMR.html

³⁶ Dz. U. z 2011 r. Nr 72 poz. 382 i 383. W myśl postanowienia art. 18 ust. 1 ustawy z 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443 z późn. zm.) ratyfikowana umowa międzynarodowa wraz z dotyczącymi jej oświadczeniami rządowymi (...) jest ogłaszana niezwłocznie, wraz z dotyczącymi jej oświadczeniami rządowymi (...), w Dzienniku Ustaw. Ogłoszenie protokołu po upływie ponad 4 miesięcy od daty notyfikacji ratyfikacji stanowi rażące naruszenie tego przepisu (niestety nie jest to jedyny taki przypadek).

franków Germinal – niższych) poniosła szkodę³⁷. Zagadnienie to wykracza jednak poza ramy opracowania.

1.3. Ogólna charakterystyka konwencji CMR

Konwencja CMR jest wielostronną konwencją międzynarodową, o zasięgu ponadkontynentalnym, która zasadniczo zawiera merytoryczne (materialnoprawne i nieliczne procesowe) normy cywilnoprawne, regulujące w ujednoczony sposób umowę międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Konwencja zawiera także kilka przepisów o charakterze kolizyjnym, wskazujących właściwy system prawa wewnętrznego, regulujący merytorycznie zagadnienia w niej nieunormowane. Normy o charakterze publicznoprawnym zawarte są w przepisach końcowych (rozdział VIII) i dotyczą, najogólniej rzecz ujmując, obowiązywania konwencji CMR. Publicznoprawny charakter ma także regulacja zawarta w postanowieniach art. 1 i 2 konwencji CMR, określających zakres zastosowania konwencji. Z przepisów tych wynika bowiem zobowiązanie państw–stron konwencji CMR do jej stosowania w określonych tam sytuacjach. Ponadto przepis art. 1 ust. 5 konwencji CMR zawiera zobowiązanie państw do niewprowadzania zmian do niej w drodze specjalnych porozumień pomiędzy dwoma lub kilkoma z nich, poza wyjątkami wyraźnie tam przewidzianymi.

Konwencja CMR należy zatem do grupy konwencji międzynarodowych ujednocwiających regulacje prywatnoprawne. Z jej istoty, tak jak z istoty każdej umowy międzynarodowej, wynika obowiązek po stronie państw, które ją ratyfikowały zapewnienia skuteczności uzgodnień ujednocwiających³⁸. Sama konwencja CMR nie określa sposobu wyko-

³⁷ Stosowanie odmiennych mierników może prowadzić do znaczącej różnicy wysokości odszkodowania. Według ustaleń Z. Kurzeli różnica pomiędzy odszkodowaniem wyliczonym według złotego franka i SDR sięgać mogła 190 tys. zł (zob. Z. Kurzeja, *Odpowiedzialność przewoźnika zależy od kursu złotego franka*, *Gazeta Prawna* z 3.10.2007 r., s. B4). P. Judek wskazuje, że na dzień 31 grudnia 2011 r. odszkodowanie ustalone według złotego franka nie mogło przekroczyć 28,35 zł za kg wagi brutto, podczas, gdy według SDR – 38,26 zł (zob. P. Judek, *Wątpliwe zmiany w Konwencji CMR*, www.transportoweprawo.pl/2011/watpliwie_zmiany_w_konwencji_cmr).

³⁸ Tak A. Całus, *Umowa międzynarodowa jako instrument ujednoczania porządków prawnych w dziedzinie prawa prywatnego* (w:) *Rozprawy prawnicze. Księga Pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar (red.), Kraków 2005, s. 383.

nania tego obowiązku. Biorąc jednak pod uwagę okoliczność, że przepisy w niej zawarte sformułowane są w sposób wystarczająco kompletny i konkretny, aby stać się podstawą prawną rozstrzygnięć o prawach i obowiązkach adresatów norm z nich wynikających (uczestników międzynarodowego przewozu drogowego), konwencja CMR jest aktem prawnym znajdującym bezpośrednie zastosowanie. Konwencja CMR należy zatem do umów samowykonalnych (*self-executing*) i wywołujących bezpośredni skutek (*direct effect*)³⁹. Nie powinna być zatem implementowana do wewnętrznego porządku prawnego, poprzez wydanie aktu prawnego zawierającego powtórzone z konwencji CMR przepisy. Kwestia ta nie jest jednak przedmiotem wyraźnej regulacji, stąd też w niektórych państwach (Wielka Brytania⁴⁰, Szwecja⁴¹) przyjęto inny sposób wdrożenia konwencji CMR do wewnętrznego porządku prawnego, a mianowicie poprzez wydanie wewnętrznych ustaw, o treści stanowiącej powtórzenie treści samej konwencji (tzw. paralelizacja, powtórzenie). Rodzi to określone problemy interpretacyjne, w szczególności, pokusę pomijania przy interpretacji takich ustaw dyrektyw wykładni właściwych dla prawa międzynarodowego⁴².

Konwencja CMR jest konwencją międzynarodową w odniesieniu do której występuje tzw. efekt horyzontalny. Reguluje ona bowiem stosunki pomiędzy równorzędnymi podmiotami w obrocie prywatnoprawnym⁴³. Konwencja CMR ma zastosowanie do wszelkich umów o zarobkowy przewóz towarów pojazdami drogowymi, niezależnie od

³⁹ Odnośnie do umów samowykonalnych patrz M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego*, Warszawa 2008, s. 124, który samowykonalność wiąże z określonym stopniem szczegółowości, precyzyjności i kompletności. Por. też stanowisko A. Wyrozumskiej, *Umowy międzynarodowe, teoria i praktyka*, Warszawa 2006, s. 566–576 oraz M. Safiana (w:) *System Prawa Prywatnego, t. 1, Prawo cywilne – część ogólna*, M. Safjan (red.), Warszawa 2007, s. 162.

⁴⁰ Por. M.A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 2009, s. 3.

⁴¹ Por. M. Schmitt (w:) T. Eckardt, A. Steger, J. Rosing, G.W. Dawson, T. Ylikantola, J. Eckoldt, L.A. Garcia, M. Chmitt, R. Hinderling, *Multimodal Transport Including Cross-border Road Haulage – Will the CMR Apply?*, *European Journal of Commercial Contract Law* 2010, vol. 2, nr 3, s. 160–161.

⁴² Por. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 398–399.

⁴³ Por. M. Safian (w:) *System Prawa Prywatnego...*, s. 163–164. Autor wymienia trzy warunki efektu horyzontalnego konwencji międzynarodowych: możliwość bezpośredniego zastosowania (brak konieczności zabiegów implementacyjnych), normatywna treść normy konwencyjnej odnosi się do stosunków z zakresu prawa prywatnego i dostatecznie precyzyjna i wyrazista regulacja.

miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się (art. 1 ust. 1 konwencji CMR). Oznacza to, że powinna być stosowana także do stosunków między podmiotami mającymi miejsce zamieszkania (siedzibę) w jednym państwie, a zatem w stosunkach wewnętrznych, wynikających z przewozów międzynarodowych (kwestie zakresu obowiązywania konwencji CMR omówione są w rozdziale 2 niniejszej książki).

Sądy poszczególnych państw–stron konwencji CMR obowiązane są do jej stosowania niezależnie od woli stron umowy, jeśli tylko zaistnieją przesłanki jej stosowania, wynikające z postanowienia art. 1 ust. 1 konwencji CMR. W tym sensie konwencja CMR wymusza swoją właściwość⁴⁴. Wniosek taki należy wysnuć zarówno z przepisu art. 1, jak i z przepisu art. 41 konwencji CMR, stanowiącego o imperatywnym charakterze przepisów konwencji. Skoro nie jest dopuszczalne odmienne od treści konwencji CMR uregulowanie w umowie poszczególnych kwestii, to tym bardziej nie jest możliwe odwołanie się w umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów do innych przepisów niż konwencja CMR. Choć kwestia ta nie budzi wątpliwości w nauce prawa i orzecznictwie sądów zdecydowanej większości państw–stron konwencji CMR, sądy włoskie przyjęły zasadniczo, że konwencja znajduje zastosowanie tylko wtedy, gdy strony to uzgodniły lub gdy został wystawiony list przewozowy, w którym zawarto klauzulę o stosowaniu konwencji, o której mowa w art. 6 ust. 1 lit. k) konwencji CMR⁴⁵. W innym przypadku stosowane jest prawo krajowe.

⁴⁴ Szeroko na ten temat por. M. Mataczyński, *Przepisy wymuszające swoje zastosowanie w prawie prywatnym międzynarodowym*, Kraków 2005, *passim*.

⁴⁵ Tak np. wyrok Corte di Cassazione z 28 listopada 1975 r., RDC, 1976, s. 101–114; wyrok Corte d'Appello di Milano z 26 maja 1981 r., FP 1981, s. 242–251; wyrok Corte di Cassazione z 19 czerwca 1981 r., FP 1981, s. 106; wyrok Corte di Cassazione z 7 lutego 2006 r., GCM 2006, vol. 2, s. 321–322). Stanowisko sądów nie jest jednak konsekwentne. Można odnotować wyroki, w których sądy, zgodnie ze stanowiskiem włoskiej doktryny, potwierdzały obligatoryjne stosowanie konwencji CMR (tak np. wyrok Corte d'Appello di Trieste z 19 marca 1980 r., RGCT, 1980, s. 963–964; wyrok Tribunale di Milano z 11 lipca 1983 r., RGCT 1983, s. 931–936; wyrok Corte d'Appello di Brescia z 1 czerwca 2001 r., DM 2002, s. 566–581).

Konwencja CMR zawiera normy o charakterze bezwzględnie obowiązującym⁴⁶. Wynika to z treści postanowienia art. 41 konwencji CMR, w myśl którego nieważna i pozbawiona mocy jest każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia konwencji. Takie unormowanie zagadnienia jest typowe dla obowiązujących konwencji regulujących umowę przewozu (por. art. 32 konwencji warszawskiej, art. 48 konwencji montrealskiej – rozumowanie *a contrario* z art. 52 konwencji CIM i art. 52 konwencji RU/CIM). Nieco odmiennie kwestia przedstawia się w prawie morskim (art. 3 ust. 4, art. 5 Reguł Hasko-Visbijskich)⁴⁷. Jednocześnie wyrażono zasadę, zgodnie z którą nieważność poszczególnych postanowień umownych nie rodzi nieważności umowy. W miejsce nieważnych postanowień umownych zastosowanie znajdują odpowiednie przepisy konwencji CMR. Należy jednak przyjąć, że jeżeli ustalone pomiędzy stronami warunki wykonania umowy są sprzeczne z samą istotą umowy o międzynarodowy przewóz drogowy (np. umowa o przewóz darmowy), konwencja w ogóle nie będzie miała zastosowania.

Postanowienie art. 41 ust. 2 konwencji CMR wymienia przykładowo klauzule umowne, które są sprzeczne z konwencją. Chodzi tu głównie o postanowienia, które w jakikolwiek sposób wyłączyłyby lub ograniczyłyby odpowiedzialność przewoźnika za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy, czy też stwarzałyby dogodniejszą dla niego sytuację procesową poprzez zmianę ciężaru dowodu⁴⁸. Niedopuszczalna byłaby zatem na przykład klauzula umowna nakazująca osobie uprawnionej dochodzącej odszkodowania za zaginięcie towaru udowodnienie, że szkoda wynikła z przyczyn zawinionych przez przewoźnika. Podobnie jako nieważną należałoby uznać klauzulę zrzekającą się

⁴⁶ Wyjątek stanowią przepisy art. 37 i 38 konwencji CMR, dotyczące roszczeń regresowych między przewoźnikami sukcesywnymi, które mają dyspozytywny charakter.

⁴⁷ Odnośnie do charakteru Reguł Hasko-Visbijskich patrz J. Młynarczyk, *Nowe ujęcie międzynarodowej regulacji umowy przewozu ładunku morzem (w): Rozprawy prawnicze...*, s. 454.

⁴⁸ W wyroku Court of Appeal (Civil Division) w Londynie z 29 listopada 2005 r., ETL 2006, s. 231, sąd stwierdził, że nie stoi w sprzeczności z bezwzględnie obowiązującym charakterem norm konwencji CMR postanowienie zawarte w warunkach przewozu, w myśl którego przewoźnik nie przyjmuje do przewozu przesyłek o wartości przekraczającej określoną kwotę. Jeśli jednak klauzula przewiduje, że przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkody w takich przesyłkach nawet wówczas, gdy nieświadomie zaakceptuje taką wyższą wartość, to postanowienie to jest nieskuteczne w świetle bezwzględnie obowiązującego charakteru norm konwencji.

ewentualnego odszkodowania za uszkodzenie towaru, w związku z nadaniem go do przewozu w nienależytym opakowaniu. Przewoźnik chcąc uwolnić się od odpowiedzialności, musiałby zatem wykazać, że szkoda jest konsekwencją braku lub wadliwości opakowania, stosownie do treści art. 17 ust. 4 w zw. z art. 18 ust. 2 konwencji CMR. Sam fakt zamieszczenia klauzuli zrzekającej się odszkodowania nie byłby wystarczający. W świetle postanowień art. 41 konwencji CMR niedopuszczalna jest praktyka zastrzegania kar umownych z tych tytułów, które są unormowane w konwencji CMR w sposób wymagający od osoby uprawnionej dowodu szkody (np. z tytułu opóźnienia w przewozie).

Dzięki temu, że przy tworzeniu konwencji CMR brali udział przedstawiciele różnych organizacji i różnych państw, jest ona aktem prawnym, który w wysokim stopniu równoważy rozbieżne interesy uczestników procesu transportowego. Zapewne dlatego konwencja CMR bez istotnych zmian obowiązuje już ponad pół wieku, stale poszerzając terytorialny zakres obowiązywania. Z drugiej jednak strony, dążenie do kompromisu spowodowało, że twórcy konwencji CMR zdecydowali się niejednokrotnie na rozwiązania nie do końca czytelne i jednoznaczne. Mają one przy tym swoje źródła w różnych systemach prawnych (niekiedy dość od siebie odległych). W szczególności, w postanowieniach konwencji CMR przenikają się wzajemnie rozwiązania typowe dla systemów kontynentalnych z ideami właściwymi systemowi anglosaskiemu. Dużą rolę odegrały także wzorce zaczerpnięte z innych obowiązujących już konwencji międzynarodowych, regulujących umowę przewozu w transporcie kolejowym i lotniczym. Zróżnicowanie idei i źródeł przyjętych rozwiązań utrudnia dokonywanie wykładni postanowień konwencji. Jej twórcy nie uniknęli także ewidentnych pomyłek.

Konwencja CMR podzielona jest na osiem rozdziałów, poprzedzonych krótkim wstępem, w których unormowano następujące problemy: przesłanki i zakres zastosowania konwencji (rozdział I „Zakres zastosowania”, art. 1–2), odpowiedzialność przewoźnika za inne osoby (rozdział II „Osoby, za które odpowiada przewoźnik”, art. 3), zawarcie i wykonanie umowy przewozu, w tym problematykę listu przewozowego, rozporządzania towarem, uprawnień odbiorcy, przeszkód w przewozie i wydaniu towaru (rozdział III „Zawarcie i wykonanie umowy przewozu” art. 4–16), zasady odpowiedzialności przewoźnika z niektórych tytułów oraz ustalenie wysokości odszkodowania (rozdział IV „Odpowiedzialność przewoźnika”, art. 17–29), dochodzenie roszczeń (rozdział

V „Reklamacje i roszczenia”, art. 30–33), przewozy wykonywane przez kolejnych przewoźników na podstawie jednej umowy (rozdział VI „Postanowienia dotyczące przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników”, art. 34–40), charakter postanowień konwencji (rozdział VII „Nieważność klauzul sprzecznych z konwencją”, art. 41), problematykę prawnomiędzynarodową dotyczącą obowiązywania konwencji (rozdział VIII „Postanowienia końcowe” art. 42–51).

1.4. Miejsce konwencji CMR w porządku prawnym

1.4.1. Konwencja CMR a prawo krajowe

Kwestia lokalizacji międzynarodowej legislacji cywilnoprawnej jest przedmiotem sporów w nauce prawa. W literaturze polskiej była ona przedmiotem naukowej dyskusji jeszcze przed uchwaleniem Konstytucji z 1997 r. J. Jakubowski, po rozważeniu trzech ewentualności (zaliczenia norm zawartych w konwencjach międzynarodowych zawierających normy cywilnoprawne do porządku prawa międzynarodowego, uznania ich za część krajowych porządków prawnych oraz zaliczenia ich do jakiegoś trzeciego pośredniego systemu prawnego), przyjmując kryterium źródła pochodzenia uznał je za element prawa międzynarodowego⁴⁹. Z kolei J. Łopuski, krytycznie ocenił tego rodzaju integracyjne podejście, wskazując, że traktowanie na równi norm regulujących stosunki pomiędzy podmiotami suwerennymi oraz norm regulujących stosunki cywilnoprawne nie sprzyja pogłębionej refleksji nad merytoryczną treścią norm, jak również ich wykładni i właściwemu stosowaniu. Autor ten uważa, że konwencje te nie mieszczą się w tradycyjnym podziale na prawo wewnętrzne i prawo międzynarodowe. Choć stworzone są one w drodze umów międzypaństwowych, co by uzasadniało zaliczenie ich do prawa międzynarodowego, konwencje te zawierają regulacje stosunków cywilnoprawnych a poszczególne państwa, poprzez ich akceptację w formach przewidzianych ich systemami prawnymi powodują, że stają się one częścią ich wewnętrznych porządków prawnych, stanowiąc źródło prawa cywilnego. Tym samym w odniesieniu do konwencji, o których mowa można wskazać „daleko idącą dwoistość”, wyrażającą

⁴⁹ J. Jakubowski, *Prawo jednolite w międzynarodowym obrocie gospodarczym*, Warszawa 1972, s. 44.

się w dwufazowości procesu legislacyjnego, dwoistości ustawodawcy i źródeł (źródłem ich pochodzenia jest akt prawno-międzynarodowy a źródłem ich obowiązywania jest akt wewnętrzny państwa nadający im tę moc)⁵⁰.

Przyjmując twierdzenie J. Łopuskiego, o dwoistej naturze norm zawartych w konwencjach międzynarodowych, zawierających normy regulujące stosunki cywilnoprawne, niepożądane jest przypisywanie tych norm do jednej gałęzi czy też jednego systemu prawa na zasadzie wyłączności. Należy przyjąć, że postanowienia konwencji CMR, regulując stosunki prawne zachodzące między uczestnikami⁵¹ umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, należą do gałęzi prawa cywilnego⁵² (według kryterium przedmiotu i metody regulacji), nie tracąc jednak charakteru norm prawa międzynarodowego (kryterium źródła pochodzenia). Jednocześnie jednak, poprzez wypełnienie wymogów wynikających z konstytucyjnych przepisów poszczególnych państw, normy zawarte w konwencji CMR stanowią część krajowych porządków prawnych tych państw i są bezpośrednio stosowane przez ich organy (w szczególności sądy). W tym kontekście, podkreślenia wymaga to, że czym innym jest kwestia związania danego państwa postanowieniami konwencji międzynarodowej i jej obowiązywania w sferze stosunków prawno-międzynarodowych, a czym innym warunki jej traktowania, jako elementu wewnętrznego porządku prawnego i stosowania przez sądy danego kraju. O ile pierwsze z omawianych zagadnień należy zasadniczo do przedmiotu regulacji prawa międzynarodowego⁵³, o tyle drugie z nich normowane jest przepisami prawa krajowego.

⁵⁰ J. Łopuski, *Międzynarodowe konwencje cywilnoprawne – niektóre zagadnienia stosowania i wykładni* (w:) *Prace z prawa cywilnego wydane dla uczczenia pracy naukowej Profesora Józefa Stanisława Piątkowskiego*, Ossolineum 1985, s. 369. Autor ten powołuje się przy tym na pogląd H. Batifol'a, *Traité élémentaire de droit international privé*, Paris 1949, s. 35, który wskazywał, na inny nieco aspekt dwoistości konwencji cywilnoprawnych a mianowicie, że o ile tworzenie takich konwencji stanowi zagadnienie częściowo prawa międzynarodowego a częściowo konstytucyjnego, o tyle ich stosowanie jest zagadnieniem prawa prywatnego, gdyż stosowane są przez sądy równoległe z innymi ustawami prawa prywatnego.

⁵¹ Konwencja reguluje stosunki nie tylko między stronami umowy (nadawcą przesyłki i przewoźnikiem, ale także między przewoźnikiem a odbiorcą przesyłki oraz między przewoźnikami biorącymi udział w wykonywaniu przewozu).

⁵² Oczywiście nie dotyczy to tych norm zawartych w konwencji CMR, które regulują stosunki między państwami–stronami konwencji (rozdział VIII „Przepisy końcowe”).

⁵³ Por. w szczególności część II KPT.

Polska podpisała konwencję CMR w dniu 19 maja 1956 r. i złożyła stosowną notę ratyfikacyjną w dniu 13 czerwca 1962 r. Od tego momentu państwo polskie związane jest treścią konwencji CMR. Została ona opublikowana w załączniku do Dziennika Ustaw w obu autentycznych wersjach językowych i w przekładzie na język polski. Obowiązująca wówczas Konstytucja z 1952 r. nie określała warunków traktowania konwencji międzynarodowych, jako elementu wewnętrznego porządku prawnego i ich stosowania przez sądy krajowe. Nie ma potrzeby przytaczania ówczesnych poglądów doktryny i orzecznictwa⁵⁴. Kwestia bezpośredniego stosowania konwencji CMR (w przeciwieństwie do niektórych innych umów międzynarodowych) nie budziła zresztą nigdy w Polsce żadnych wątpliwości. Obecnie obowiązująca Konstytucja z 1997 r. ratyfikowane umowy międzynarodowe wymienia w postanowieniu art. 87 ust. 1 wśród źródeł prawa na trzecim miejscu po Konstytucji i ustawach⁵⁵. Przepis art. 91 ust. 1 Konstytucji z kolei stanowi, że ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy (co w przypadku konwencji CMR nie ma miejsca). Jednocześnie, zgodnie z postanowieniem art. 91 ust. 2 Konstytucji, umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową.

Konwencja CMR nie była wprawdzie ratyfikowana za uprzednią zgodą Sejmu, wyrażoną w formie ustawy (obowiązujące wówczas prawo nie przewidywało tego rodzaju ratyfikacji), to jednak przytoczone postanowienie art. 91 ust. 2 Konstytucji ma zastosowanie także w odniesieniu do niej, a to na mocy postanowienia art. 241 ust. 1 Konstytucji, który stanowi, że umowy międzynarodowe ratyfikowane dotychczas przez Rzeczpospolitą Polską na podstawie obowiązujących w czasie ich ratyfikacji przepisów konstytucyjnych i ogłoszone w Dzienniku Ustaw, uznaje się za umowy ratyfikowane za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie i stosuje się do nich przepisy art. 91 Konstytucji, jeżeli z treści umowy międzynarodowej wynika, że dotyczą one kategorii spraw wymienionych w art. 89 ust. 1 Konstytucji. Nie ma wątpliwości, że materia

⁵⁴ Kwestie te omawia A. Wyrozumka, *Umowy międzynarodowe...*, s. 541–550.

⁵⁵ A. Bałaban, *Źródła prawa w polskiej konstytucji z 2 kwietnia 1997 r.*, Prz. Sejm. 1997, nr 5, s. 35.

unormowana w konwencji CMR należy do spraw uregulowanych w ustawie lub w których Konstytucja wymaga ustawy, o których mowa w punkcie 5 powołanego przepisu art. 89 ust. 1 Konstytucji⁵⁶. Oznacza to, że konwencja CMR ma pierwszeństwo przed regulacją wewnętrzną. Poniekąd potwierdzeniem tego twierdzenia jest postanowienie art. 1 ust. 3 ustawy – Prawo przewozowe⁵⁷, w myśl którego przepisy ustawy stosuje się do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej⁵⁸.

W świetle powyższego, poważne zastrzeżenia budzi sposób ratyfikacji przez Polskę protokołu z 1978 r. Polska ratyfikowała go 27 października 2010 r. (data aktu ratyfikacji protokołu). Przyjęto przy tym rozwiązanie zasugerowane we wniosku Ministra Infrastruktury, w którym stwierdzono, że ratyfikacja protokołu nie spełnia przesłanek zawartych w postanowieniu art. 89 ust. 1 Konstytucji, a w związku z tym ratyfikacja protokołu powinna nastąpić w trybie art. 89 ust. 2 Konstytucji (tj. bez zgody Sejmu)⁵⁹. Choć przyjęcie wadliwego sposobu ratyfikacji nie ma wpływu na istnienie zobowiązania prawnomiędzynarodowego do stosowania przepisów protokołu, ma jednak znaczenie z punktu widzenia jego miejsca w hierarchii źródeł prawa, obowiązują-

⁵⁶ Wprawdzie brak jest w Konstytucji przepisu, w którym dla regulacji stosunków cywilnoprawnych wynikających z umów wymagana jest forma ustawy, niemniej jednak kwestia jest oczywista i nie jest przedmiotem jakiegokolwiek sporu. Patrz M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 74–76; M. Safian (w:) *System Prawa...*, s. 160–161.

⁵⁷ Tekst jedn. Dz. U. z 2012 r. poz. 1173 z późn. zm.

⁵⁸ Sposób rozumienia przytoczonego przepisu nie jest jednak jednolity. Por. w szczególności W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR*, Gdańsk 2009, s. 56–57; T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 41–42, w których to komentarzach przyjęto, że badając kwestię możliwości stosowania przepisów ustawy – Prawo przewozowe do przewozów międzynarodowych w zakresie nieuregulowanym w międzynarodowych konwencjach przewozowych należy uwzględnić przepisy kolizyjne, wskazujące, które prawo ma zastosowanie (T. Szanciło niesłusznie jednak ogranicza stwierdzenie do krajowych norm kolizyjnych). Inaczej A. Kolarski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2002, s. 16–17, który kwestię stosowania przepisów kolizyjnych dla określenia prawa właściwego zupełnie pomija (podobnie W. Górski, A. Żabski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 1990, s. 32). Z kolei H. Goryszewski, *Właściwości ustawy – Prawo przewozowe w systemie komunikacji międzynarodowej* (w:) *Prawo przewozowe, materiały konferencyjne LEXTRA 86*, Szczecin 1986, s. 135 wprost uznał normę art. 1 ust. 3 ustawy – Prawo przewozowe za normę kolizyjną, mającą pierwszeństwo przed przepisami ustawy – Prawo prywatne międzynarodowe.

⁵⁹ Zwraca na to uwagę P. Judek, *Wątpliwe zmiany w Konwencji CMR*, www.transportoweprawo.pl/2011/watpliwie_zmiany_w_konwencji_cmr

cych w Polsce. W myśl bowiem postanowienia art. 91 ust. 2 Konstytucji umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową. *A contrario*, umowy międzynarodowe ratyfikowane bez zgody Sejmu nie mają takiego pierwszeństwa. Konstytucja nie określa ich stosunku do ustaw. W doktrynie przyjmuje się jednak, że ustępują ustawie⁶⁰.

Kwestia ta jest szczególnie istotna w odniesieniu do bezpośrednio stosowanych umów międzynarodowych, odnoszących się do stosunków cywilnoprawnych, unormowanych w prawie krajowym ustawami. Sądy, podlegające wyłącznie ustawom, mogą odmówić stosowania takich konwencji, jeśli tylko skonstatują ich niezgodność z ustawami. Protokół z 1978 r. dotyczy kwotowego ograniczenia wysokości odszkodowania, które w lądowym krajowym prawie przewozowym nie występuje (poza przewozami pocztowymi), stąd też mógłby budzić wątpliwości z punktu widzenia zgodności z ustawodawstwem krajowym. Problem ma przy tym szersze znaczenie. Przyjęcie takiego właśnie sposobu ratyfikacji protokołu z 1978 r. sugeruje, że ten sam tryb byłby zastosowany w aktualnym stanie prawnym także w odniesieniu do samej konwencji CMR, co w świetle przepisu art. 91 ust. 2 Konstytucji oznaczałoby, że konwencja, jako całość, musiałaby ustąpić ustawom. Sądy stosując konwencję CMR miałyby zatem prawo do oceny jej przepisów z punktu widzenia ustawodawstwa wewnętrznego, a w przypadku stwierdzenia niezgodności z ustawami obowiązującymi na terenie Rzeczypospolitej Polskiej mogłyby odmówić jej zastosowania. Takie rozumowanie w odniesieniu do samej konwencji CMR jest całkowicie nieuzasadnione. Z faktu zastosowania błędnego trybu ratyfikacji protokołu do konwencji CMR nie można wysnuwać zbyt daleko idących wniosków, co do samej konwencji. Jej usytuowanie w hierarchii źródeł prawa musi być przedmiotem oceny opartej na kryteriach obiektywnych. W ich świetle, konwencja CMR niewątpliwie jest umową międzynarodową, dotyczącą spraw regulowanych ustawą, a co za tym idzie – na podstawie przepisu art. 241 ust. 1 Konstytucji, musi być traktowana jako umowa międzynarodowa ratyfikowana za zgodą Sejmu, z conse-

⁶⁰ Tak m. in. T. Banaszak, *Prawo konstytucyjne*, Warszawa 2001, s. 147; L. Garlicki, *Polskie prawo konstytucyjne. Zarys wykładu*, Warszawa 2004, s. 150; M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa ...*, s. 133. Wątpliwości w tym zakresie wyraża jednak A. Wyrozumska, *Umowy międzynarodowe ...*, s. 577 i n., która opiera je na art. 9 Konstytucji („Rzeczpospolita Polska przestrzega wiążącego ją prawa międzynarodowego.”).

kwencjami określonymi w art. 91 ust. 2 Konstytucji. Natomiast co się tyczy protokołu, wobec przyjęcia w aktualnym stanie konstytucyjnym trybu ratyfikacji z pominięciem zgody Sejmu wyrażonej w ustawie, postanowienie art. 91 ust. 2 Konstytucji nie ma do niego zastosowania. To, że dotyczy on, obiektywnie rzecz ujmując, materii ustawowej i, że wprowadza zmiany do konwencji CMR, która sama ma pierwszeństwo przed ustawami, nie zmienia jego miejsca w hierarchii źródeł prawa. Na szczęście, materia protokołu z 1978 r., nie powinna budzić wątpliwości, co do zgodności z polskim ustawodawstwem, zwłaszcza, że instytucja kwotowego ograniczenia wysokości odszkodowania w transporcie drogowym funkcjonuje już w polskim porządku prawnym od momentu wejścia w życie samej konwencji CMR, a treść protokołu w zakresie stosowania poszczególnych mierników limitu odszkodowania i sposobów przeliczenia go na walutę krajową odwołuje się do prawa wewnętrznego (zob. uwagi zawarte w części 9.2.3.3. książki).

Twierdzenie o pierwszeństwie regulacji zawartej w konwencji CMR przed prawem wewnętrznym nie wyczerpuje zagadnienia wzajemnej relacji pomiędzy konwencją a prawem wewnętrznym. Konwencja CMR nie reguluje bowiem w sposób wyczerpujący stosunków wynikających z międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Jak wynika ze Wstępu do konwencji CMR, jej twórcy postawili sobie za cel uregulowanie „warunków umowy międzynarodowego przewozu towarów, w szczególności jeśli idzie o dokumenty używane do tego przewozu oraz o odpowiedzialność przewoźnika”. Niekiedy konwencje wprost wymieniają problemy, które nie są przedmiotem ich regulacji⁶¹. Konwencja CMR tego nie czyni (wyłącza jedynie z zakresu swojej regulacji przewozy niektórych rodzajów przesyłek – art. 1 ust. 4), nie podlega jednak dyskusji, że przedmiot jej regulacji nie obejmuje niektórych problemów wynikających z międzynarodowego przewozu drogowego towarów⁶², m.in. ustalenia wysokości przewoźnego i innych opłat, niektórych tytułów odpowiedzialności przewoźnika (za niewykonanie umowy, w sensie niepodstawienia pojazdu w umówionym miejscu i czasie). Konwencja nie reguluje także ogólnych zagadnień prawa

⁶¹ Tak np. art. 4 konwencji wiedeńskiej z 11 kwietnia 1980 r. o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów (Dz. U. z 1997 r. Nr 45, poz. 286 ze sprost.).

⁶² Por. R. Loewe, *Commentary on the Convention...*, s. 315–316; R. Rodière, *The Convention on Road Transport*, ETL, 1971, s. 3; A. Messent, D. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London, New York, Hamburg, Hong Kong, 1995, s. 1–2.

kontraktowego, w szczególności przesłanek ważności umowy przewozu. Ponadto występujące w konwencji CMR odesłania do prawa krajowego (art. 5 ust. 1, art. 16 ust. 5, art. 20 ust. 4, art. 29 ust. 1, art. 31 ust. 3, art. 32 ust. 1 i 3) wskazują jednoznacznie, że regulacja w niej zawarta wymaga uzupełniania przepisami krajowymi. Dyskusyjne jest natomiast to, czy chodzi o przepisy prawa wewnętrznego *lex fori*⁶³ czy też przepisy prawa wewnętrznego, wyznaczone normami kolizyjnymi obowiązującymi w siedzibie sądu rozpatrującego sprawę⁶⁴. W praktyce zauważa się tendencję sądów do stosowania w takiej sytuacji własnego prawa zarówno procesowego, jak i materialnego⁶⁵. Takie podejście nie jest jednak właściwe. Sposób rozstrzygnięcia problemu uzależniony powinien być od charakteru norm, które mają być zastosowane w sprawie. W przypadku norm materialnoprawnych adekwatnym rozwiązaniem jest odwołanie się do prawa wewnętrznego, właściwego dla danego stosunku prawnego, wskazanego przez normy kolizyjne zawarte w konwencji CMR, czy też poza nią. Natomiast w odniesieniu do przepisów proceduralnych nie powinno budzić wątpliwości stosowanie norm państwa sądu rozpatrującego sprawę.

W praktyce stosowania przepisów konwencji CMR daje się zauważyć tendencję, polegającą na tym, że w braku wyraźnej regulacji określonej kwestii w jej przepisach sięga się od razu po przepisy prawa wewnętrznego⁶⁶. Wynika ona z braku rozróżnienia sytuacji, w której dane zagadnienie nie jest objęte przedmiotem regulacji zawartej w konwencji CMR od sytuacji, w której regulacja konwencyjna danego zagadnienia jest uboższa o pewne elementy, w stosunku do analogicznych unormo-

⁶³ Por. R. Rodière, *Droit des transports*, Paris 1977, s. 310–318; M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 8–10.

⁶⁴ Tak m.in. A.R. Breda w wyroku z 16 grudnia 1969 r., ULC 1970, s. 301.

⁶⁵ Tendencję tę widać w orzecznictwie polskiego SN. Por. np. wyrok SN z 9 września 2003 r. (II KKN 415/01, OSNC 2004, nr 10, poz. 163), w którym Sąd dla zastosowania prawa polskiego powołał się na przepis art. 1 ust. 3 ustawy – Prawo przewozowe.

⁶⁶ Przykładem może być stanowisko sądów powszechnych w sprawie zakończonej wyrokiem SN z 22 listopada 2007 r. (III CSK 150/07, OSNC-ZD 2008, nr 2, poz. 53 z częściowo krytyczną glosą K. Wesołowskiego, LEX/el. 2010), w którym sądy obu instancji uznały, że wobec braku w konwencji CMR określenia momentu końcowego zawieszenia biegu przedawnienia na czas rozpatrywania reklamacji, stosować w tym zakresie należy prawo wewnętrzne (ustawę – Prawo przewozowe) nie zważając na odmienny charakter reklamacji na gruncie konwencji CMR i prawa przewozowego. Przykłady można mnożyć, będą one jednak podawane przy omawianiu poszczególnych zagadnień. Por. też na ten temat M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 14.

wań zawartych w prawie wewnętrznym, co jednak nie oznacza, że regulacja ta jest niepełna⁶⁷. Stosowanie prawa krajowego jest uzasadnione wyłącznie w przypadku, gdy dane zagadnienie nie jest objęte zakresem regulacji konwencyjnej. W przypadku regulacji uboższej w porównaniu do analogicznych regulacji prawa krajowego, należy przede wszystkim podjąć odpowiednie czynności interpretacyjne, zmierzające do odpowiedzi na pytanie, czy brak określonego elementu regulacji jest zamierzony, czy też przypadkowy. Jedynie druga z powyższych odpowiedzi pozwala na podjęcie działań zmierzających do wypełnienia swoistej luki i to niekoniecznie poprzez zastosowanie prawa krajowego. Wprawdzie konwencja CMR nie zawiera postanowienia analogicznego do przepisu art. 7 ust. 2 konwencji wiedeńskiej o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów, nakazującego nieuregulowane wprost w konwencji kwestie rozstrzygać w pierwszym rzędzie „według ogólnych zasad, na których opiera się konwencja”, ale idea ta, jak się wydaje, pozostaje aktualna także na jej gruncie⁶⁸.

Niezależnie od tego, dopuszczalną metodą jest analogia w ramach samej konwencji⁶⁹. Pośpieszne sięganie do rozwiązań obowiązujących w prawie krajowym nie uwzględnia międzynarodowego charakteru interpretowanego aktu, potrzeby jego jednolitego stosowania i kłóci się z celem konwencji CMR, jakim jest ujednoczenie regulacji umowy przewozu w skali ponadnarodowej⁷⁰. Stąd też zasadny jest postulat, aby

⁶⁷ Sytuację taką określa się niekiedy mianem luki wewnętrznej. Tak np. M. Pazdan (w:) *Konwencja wiedeńska o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów*, Komentarz, M. Pazdan (red.), Kraków 2001, s. 131.

⁶⁸ Tak np. K.F. Haak, *The liability of the Carrier under the CMR*, Stichting Vervoeradres, Hague 1986, s. 31 i n.; K.F. Haak, *The CMR – Interpretation* (w:) *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, J. Theunis (red.), London, New York, Hamburg, Hong Kong 1987, s. 225; H. Piper, *Probleme der CMR unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, insbesondere zur Ersatzverpflichtung des CMR-Frachtführers*, TR 1990, s. 357. Przy przyjęciu takiego stanowiska kwestią otwartą pozostaje jednak katalog zasad ogólnych, na których opiera się konwencja CMR. Sama konwencja nie formułuje bowiem wprost takich zasad. Por. w tym zakresie M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 13–14.

⁶⁹ Por. J. Rajski, *Jednolite zasady wykładni przepisów konwencji wiedeńskiej o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów*, KPP 1999, nr 3, s. 425, który formułuje warunki analogii na gruncie konwencji.

⁷⁰ Cel ten powinien być przy tym realizowany niezależnie od tego, czy strony sporu pochodzą z różnych państw czy też z jednego państwa. W innym przypadku orzecznictwo na gruncie konwencji CMR kształtować się będzie w sposób niejednolity (dualistyczny),

przy usuwaniu luk w konwencji CMR w maksymalnym stopniu wykorzystywać możliwości interpretacyjne tkwiące w niej samej (dokonywać wypełnienia luki w oparciu o jej przepisy, a nie przepisy prawa wewnętrznego).

1.4.2. Konwencja CMR a normy kolizyjne

Stosunki wynikające z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, z istoty swojej zawierające tzw. element obcy (zewnętrzny, międzynarodowy), należą do tych stosunków prawnych z zakresu prawa prywatnego, co do których prawodawca międzynarodowy zdecydował się na ich jednolitą regulację. Transport międzynarodowy doczekał się zunifikowanej w skali międzynarodowej regulacji prawnej po uprzednim unormowaniu przewozów kolejowych, morskich i lotniczych. Ten sposób eliminowania konfliktu przepisów prawnych w przestrzeni stanowi alternatywę dla prawa kolizyjnego. Rodzi się jednak pytanie o wzajemne relacje pomiędzy tymi dwoma metodami usuwania kolizji przepisów krajowych, które mogłyby znaleźć zastosowanie do danego przewozu. Szczegółowe przedstawienie problemu wykraczałoby poza ramy pracy. Warto jednak zwrócić uwagę na niektóre choćby zagadnienia (natury ogólniejszej).

Konwencja CMR powinna być stosowana w państwach–stronach konwencji, jeśli spełnione są warunki jej zastosowania określone w postanowieniach art. 1 i 2 konwencji CMR, niezależnie od tego, czy przepisy kolizyjne zawarte w ww. aktach prawnych wskazują jako właściwe prawo państwa–strony konwencji. Jak słusznie zauważono w literaturze, przepisy wyznaczające zakres zastosowania konwencji międzynarodowych, mają w istocie charakter norm kolizyjnych⁷¹. W państwach niebędących stroną konwencji CMR, może być ona stosowana

co znacząco osłabi jego wpływ na stosowanie prawa konwencyjnego przez inne (zagraniczne) sądy.

⁷¹ Dokładną analizę charakteru przepisów określających zakres zastosowania konwencji międzynarodowych zawierających ujednoczoną merytorycznie regulację przeprowadza M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 184 i n. W odniesieniu do art. 1 konwencji CMR patrz również M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 17.

poprzez wskazanie jako właściwego prawa państwa–strony konwencji przez normy kolizyjne państwa sądu⁷².

Z całą pewnością wejście w życie konwencji międzynarodowej, regulującej dany rodzaj stosunków cywilnoprawnych, nie eliminuje potrzeby sięgania do przepisów prawa kolizyjnego. Wynika to z ograniczonego, z natury swojej, zakresu regulacji konwencyjnej⁷³. Dotyczy to także konwencji CMR. Przepisy kolizyjne wskazują zatem prawo wewnętrzne, które reguluje zagadnienia nieunormowane w niej. Ścisłej rzecz ujmując, do oceny różnych problemów, wynikających z jednej umowy międzynarodowego przewozu drogowego, oprócz samej konwencji CMR, zastosowanie może mieć więcej niż jeden system prawa krajowego. Jest to konsekwencją tego, że konwencja ta nie zawiera ogólnej normy kolizyjnej, odsyłającej do prawa wewnętrznego, właściwego dla rozstrzygnięcia wszelkich kwestii w niej nieunormowanych, zawiera natomiast normy kolizyjne, dotyczące konkretnych problemów (art. 5 ust. 1, art. 16 ust. 5, art. 20 ust. 4, art. 29 ust. 1, art. 31 ust. 3, art. 32 ust. 1 i 3 konwencji CMR). Mogą one dla różnych problemów wskazywać odmienne systemy prawa. Ponadto, inny jeszcze system prawa krajowego może wskazywać ogólna norma kolizyjna, mająca zastosowanie do konkretnej umowy przewozu (w zakresie, w jakim brak jest szczegółowej normy kolizyjnej, zawartej w samej konwencji CMR), wynikająca, w zależności od okoliczności, czy to z przepisów prawa Unii Europejskiej, czy też prawa krajowego⁷⁴.

⁷² Zwraca na to uwagę J. Basedow, *Übereinkommen internationaler Straßenverkehr* (w: *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, J. Basedow (red.), München 1997, s. 873).

⁷³ Zwraca na to uwagę M. Sośniak, *Funkcje i charakter międzynarodowych przewozów lądem*, PPP 1983, nr 5, s. 15–16.

⁷⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) – Dz. Urz. UE L 177 z 4.7.2008, s. 6–16, które zastąpiło zasadniczo konwencję rzymską z 19 czerwca 1980 r. o prawie właściwym dla zobowiązań umownych. W prawie krajowym obowiązuje ustawa z 4 lutego 2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (Dz. U. Nr 80, poz. 432). W myśl postanowienia art. 5 ww. rozporządzenia, w zakresie, w jakim nie dokonano wyboru prawa właściwego dla umowy przewozu towarów zgodnie z art. 3, prawem właściwym dla takiej umowy jest prawo państwa, w którym przewoźnik ma miejsce zwykłego pobytu, pod warunkiem że w tym samym państwie znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce dostawy, lub miejsce zwykłego pobytu nadawcy. Jeżeli warunki te nie są spełnione, stosuje się prawo państwa, w którym znajduje się uzgodnione przez strony miejsce dostawy. Jeżeli ze wszystkich okoliczności sprawy wyraźnie wynika, że umowa – w przypadku braku wyboru prawa – pozostaje w znacznie

Wymienione wyżej akty prawne, zawierające postanowienia kolizyjne, umożliwiają stronom umów zobowiązaniowych dokonanie wyboru prawa właściwego dla oceny ich stosunku (art. 3 rozporządzenia nr 593/2008; art. 4 p.p.m.). Tak zwana kolizyjna autonomia woli w zakresie stosunków zobowiązaniowych stanowi podstawową zasadę prawa kolizyjnego⁷⁵. Wyłania się jednak kwestia, czy zasada ta powinna w pełnym zakresie odnosić się także do stosunków prawnych, unormowanych jednolitą regulacją konwencyjną. Odpowiedź na tak postawione pytanie nie jest prosta. Wydaje się przy tym, że kwestia musi być rozstrzygnięta z uwzględnieniem celu i charakteru danej regulacji. Inaczej rzecz się przedstawia w odniesieniu do tych konwencji międzynarodowych z dziedziny prawa prywatnego, które mają z założenia charakter dyspozytywny (jak np. konwencja Narodów Zjednoczonych z 11 kwietnia 1980 r. o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów), inaczej w odniesieniu do konwencji o bezwzględnie obowiązującym charakterze (jak konwencji CMR). W tym drugim przypadku, dopuszczenie bez jakichkolwiek zastrzeżeń zasady kolizyjnej autonomii woli mogłoby prowadzić do zaprzepaszczenia celu danej konwencji, jakim jest nie tylko ujednoczenie regulacji w skali międzynarodowej, ale także znalezienie „złotego środka” w zakresie uwzględnienia interesów stron stosunków cywilnoprawnych podlegających regulacji. Przede wszystkim chodzi o przypadki wyboru przez strony jako właściwego prawa odmiennego od tego, które jest wskazane w przepisach kolizyjnych samej Konwencji CMR. Należy przyjąć, że przepisy kolizyjne zawarte w konwencji CMR również mają imperatywny charakter. Ponadto, biorąc pod uwagę wymuszający swoje zastosowanie i bezwzględnie obowiązujący charakter przepisów konwencji CMR, zasada kolizyjnej autonomii woli nie może prowadzić do wyeliminowania woli stron stosowania postanowień samej konwencji w odniesieniu do tych stosunków, które objęte są jej zakresem. Mogłoby to mieć miejsce

ściślejszym związku z państwem innym niż państwo wyżej wskazane, stosuje się prawo tego innego państwa. Z kolei postanowienia art. 28 ust. 1 p.p.m. stanowi, że prawo właściwe dla zobowiązania umownego określa ww. rozporządzenie. Patrz M. Pazdan, *Poszukiwanie właściwego sądu i właściwego prawa po 1 maja 2004 r.*, Rejent 2004, nr 3–4, s. 9 i n.

⁷⁵ Patrz motyw (11) wstępu i art. 3 rozporządzenia Nr 593/2008; art. 4 p.p.m.. Odnośnie do autonomii stron w prawie kolizyjnym i granic swobody wyboru prawa patrz M. Pazdan, *O potrzebie reformy polskiego prawa prywatnego międzynarodowego i niektórych proponowanych rozwiązaniach*, KPP 200, nr 3, s. 501 i n.

w przypadku wyboru, jako właściwego, prawa państwa, które nie jest stroną konwencji CMR, zwłaszcza w sytuacji, gdy możliwa jest jednocześnie jurysdykcja tego państwa. Istnieje prawdopodobieństwo, że sąd takiego państwa nie stosowałby przepisów konwencji CMR.

Powyższe nie oznacza jednak, że kolizyjna autonomia woli w zakresie stosunków unormowanych konwencją CMR jest wyłączona czy pozbawiona znaczenia. Nawet, jeśli zostaje ograniczona do prawa państwa–strony konwencji CMR, to pozwala na stosowanie wybranego przez strony prawa, co do kwestii nieunormowanych konwencją. Wydaje się zresztą, że problem ma szerszy walor. Konwencja międzynarodowa, choć stwarza jednolitą regulację obowiązującą we wszystkich państwach, które ją przyjęły, w istocie w każdym z tych państw żyje niejako własnym życiem. Staje się bowiem częścią danego porządku prawnego ze wszystkimi konsekwencjami takiej przynależności, wynikającymi nie tylko z odmiennych kultur prawnych i przyjętych zasad wykładni (pomimo wymogu interpretacji autonomicznej). Chodzi również o normatywną „oprawę” danej konwencji, którą w przypadku konwencji CMR tworzą krajowe przepisy dotyczące umowy przewozu i ogólne regulacje cywilistyczne. Rzeczą dotyczy zatem nie tylko kwestii nieunormowanych konwencją CMR, ale także takich, których regulacją konwencyjna jest niepełna i wymaga niejako uzupełnienia postanowieniami prawa krajowego. Tak rozumiany wybór prawa przez strony stosunków prawnych unormowanych konwencją CMR nie jest oczywiście tożsamy z poddaniem sporów ze stosunków tych wynikających sądom określonego państwa, co konwencja wprost przewiduje (art. 31 ust. 1), ograniczając jednak wybór do państw-stron konwencji. Zagadnienia te są jednak sobie bliskie⁷⁶. Wybór jurysdykcji dokonany między krajami, które przyjęły konwencję CMR rzutuje w praktyce na sposób jej stosowania. Sąd znajdujący się w kraju jurysdykcji zobligowany będzie jednak do rozstrzygnięcia sporów w oparciu o wybrany przez strony system prawny. Musi zatem stosować postanowienia konwencji CMR z uwzględnieniem wynikającej z danego systemu jej „oprawy” normatywnej.

⁷⁶ Relacje pomiędzy wyborem jurysdykcji a zastosowaniem odpowiednich norm kolizyjnych, w świetle których następuje ocena skuteczności wyboru właściwego prawa, omawia E. Łętowska (w:) *System Prawa Prywatnego, Prawo zobowiązań – część ogólna*, t. 5, E. Łętowska (red.), Warszawa 2006, s. 89–90.

1.4.3. Konwencja CMR a prawo Unii Europejskiej

Do konwencji CMR należy obecnie ponad pięćdziesiąt państw, w tym wszystkie państwa Unii Europejskiej. Prawo Unii Europejskiej zasadniczo nie reguluje zagadnień, będących przedmiotem konwencji CMR, choć transport pozostaje jedną z kluczowych dziedzin, unormowanych przepisami unijnymi. Unia Europejska, w ramach polityki transportowej, reguluje m.in. takie zagadnienia jak: zniesienie kontroli przeprowadzanych na granicach państw członkowskich, dostęp do zawodu przewoźnika oraz uznawanie dokumentów potwierdzających kwalifikacje przewoźników, kwalifikacje i szkolenia okresowe kierowców, transport towarów niebezpiecznych, pobieranie opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury drogowej, kwestie socjalne i czasu pracy osób wykonujących czynności w zakresie transportu drogowego, kwestie statystyczne, ochrony środowiska, kontroli drogowej, rejestracji pojazdów, szczegółowe problemy techniczne związane z budową i wyposażeniem pojazdów.

Relacje między konwencją CMR a przepisami prawa unijnego, dotyczącymi transportu są dość klarowne. Prawo unijne oddziałuje na interpretację konwencji CMR (o czym niżej), ale biorąc pod uwagę rozłączność przedmiotu regulacji, relacje te nie tworzą zasadniczo (z wyjątkiem, o którym mowa niżej) kolizji norm (przepisów) prawnych, tj. nie występują sytuacje, w których sądy stosujące prawo stanęłyby przed dylematem czy stosować przepisy konwencji CMR, czy też prawa unijnego⁷⁷. Wyjątek stanowią zagadnienia jurysdykcji i wykonywania wyroków sądów zagranicznych. Problemy, o których mowa, unormowane są przepisami art. 31 konwencji CMR (w odniesieniu do roszczeń wynikających z umów podlegających tej konwencji) oraz przepisami ogólnymi, odnoszącymi się do wszelkich roszczeń w sprawach cywilnych

⁷⁷ Kwestia może być jednak w przyszłości bardziej problematyczna wobec zamiaru Komisji Europejskiej, jakim jest „integracja różnych środków transportu w celu zapewnienia niezakłóconej podróży od drzwi do drzwi”, obejmująca m.in. problematykę dokumentacji, ubezpieczenia i odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do transportu intermodalnego (*Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, dokument KOM (2011) Bruksela 28.3.2011, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PL:PDF>). Bliżej patrz P. Krężel, *Unifikacja europejskiego prawa transportowego a Reguły Rotterdamskie*, PM, t. XXVII, s. 147–152. Patrz też B. Marten, *Multimodal Transport Reform and the European Union: A Minimalist Approach*, ETL 2012, s. 129–152.

i handlowych (do których należą również roszczenia wynikające z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, regulowanej przepisami konwencji CMR). Przepisy te zawarte są obecnie w rozporządzeniu Rady (WE) nr 44/2001 z 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych⁷⁸. Rozporządzenie – ujmując rzecz w pewnym uproszczeniu – zastąpiło w relacjach między państwami członkowskimi Unii Europejskiej konwencję brukselską z 27 września 1968 r. o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych⁷⁹, której tekst został zmieniony przez konwencję o przystąpieniu nowych państw członkowskich do tej konwencji (dalej zwaną – konwencją brukselską). Konwencja ta zastąpiła z kolei, w relacjach między podmiotami pochodzącymi z państw–stron konwencji, stosowne przepisy prawa krajowego oraz szereg umów dwustronnych.

Zagadnienia jurysdykcji i wykonywania wyroków, wynikających z konwencji CMR, omówione zostaną w rozdziale 13 niniejszego opracowania. W tym miejscu przedstawione zostaną uwagi dotyczące relacji między konwencją CMR a ogólnymi przepisami prawa unijnego w zakresie jurysdykcji i wykonywania wyroków zagranicznych, wynikającymi z przepisów rozporządzenia nr 44/2001 (a wcześniej – konwencji brukselskiej). Rozporządzenie nr 44/2001 wprost odnosi się w przepisie art. 71 do kwestii relacji między przepisami w nim zawartymi a postanowieniami umów międzynarodowych, normujących zagadnienia jurysdykcji, uznawania i wykonywania orzeczeń zagranicznych. Postanowienie art. 71 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001 stanowi, że „niniejsze rozporządzenie nie narusza konwencji, których Państwa Członkowskie są stronami i które w sprawach szczególnych regulują jurysdykcję, uznawanie lub wykonywanie orzeczeń”. Postanowienie to rozwinięte zostało w przepisie art. 71 ust. 2, którego brzmienie jest następujące: „Celem zapewnienia jednolitej wykładni ust. 1 ustęp ten będzie stosowany w następujący sposób:

- a) niniejsze rozporządzenie nie wyłącza tego, aby sąd Państwa Członkowskiego, które jest stroną konwencji dotyczącej spraw szczególnych, oparł swoją jurysdykcję na takiej konwencji, i to także wówczas, jeżeli pozwany ma miejsce zamieszkania na terytorium Państwa Członkowskiego, które nie jest stroną takiej konwen-

⁷⁸ Dz. Urz. UE L 12 z 16.1.2001, s. 1.

⁷⁹ Dz. Urz. WE L 299 z 31.12.1972, s. 32.

cji. W każdym wypadku sąd ten stosuje art. 26 niniejszego rozporządzenia,

- b) orzeczenia wydane w jednym Państwie Członkowskim przez sąd, który oparł swoją jurysdykcję na konwencji dotyczącej spraw szczególnych, będą uznawane i wykonywane w innych Państwach Członkowskich zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Jeżeli Państwo Członkowskie pochodzenia i wezwane Państwo Członkowskie są stronami konwencji dotyczącej spraw szczególnych, która reguluje warunki uznawania i wykonywania orzeczeń, wówczas obowiązują te warunki. W każdym wypadku mogą być stosowane przepisy niniejszego rozporządzenia w zakresie postępowania o uznanie i wykonanie orzeczeń”.

Jak wynika z powyższych postanowień, prawodawca unijny hołduje zasadzie priorytetu konwencji szczególnych (w tym konwencji CMR). Stosunki między prawem międzynarodowym a prawem unijnym oparte są w omawianym zakresie na autonomii prawa międzynarodowego. Prawodawca unijny stara się nie naruszać zobowiązań prawnomiędzynarodowych, zaciągniętych przez państwa członkowskie Unii Europejskiej. Nie oznacza to, że postanowienia rozporządzenia nr 44/2001 nie mają zastosowania do problemów jurysdykcji i wykonywania orzeczeń w sprawach objętych konwencją CMR. Wynika to stąd, że regulacja powyższych problemów zawarta w tej konwencji nie uwzględnia wszelkich aspektów tych zagadnień. W praktyce pojawiły się problemy z interpretacją postanowień art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 (a wcześniej odpowiednika tego przepisu w postaci art. 57 konwencji brukselskiej), które to problemy rozpatrywał Trybunał Sprawiedliwości UE (dawniej ETS) z poszanowaniem zasady autonomii prawa międzynarodowego, zasady uwzględnienia specyficznego charakteru dziedzin, których dotyczą konwencje szczególne oraz zasady nienaruszania wcześniej zaciągniętych przez państwa członkowskie zobowiązań prawnomiędzynarodowych⁸⁰. Ponadto Trybunał uznał,

⁸⁰ Pierwsze zagadnienie dotyczyło postanowienia art. 57 ust. 2 lit. a) konwencji brukselskiej z 1968 r., będącego odpowiednikiem przytoczonego wyżej art. 71 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 44/2001. Chodziło o problem, czy sąd określonego państwa może rozpatrzyć spór, jeśli jego jurysdykcja wynika wyłącznie z konwencji CMR (nie ma odzwierciedlenia w postanowieniach konwencji brukselskiej z 1968 r.; obecnie rozporządzenia nr 44/2001) a pozwany nie wdaje się w spór co do meritum sprawy. W wyroku z 28 października 2004 r. w sprawie C-148/03 *Nürnberg Allgemeine Versicherung*

że konwencja brukselska ma zastosowanie do kwestii, które nie są unormowane w konwencji dotyczącej spraw szczególnych⁸¹.

Ten klarowny i, jak się wydawało, utrwalony kierunek rozstrzygnięć został jednak w pewnym stopniu zmieniony wyrokiem Trybunału, który zapadł 4 maja 2010 r.⁸². W sentencji tego wyroku Trybunał stwierdził, że art. 71 rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że w sprawie, w której przed sądem krajowym mają zastosowanie postanowienia dotyczące jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania, przewidziane w konwencji dotyczącej spraw szczególnych, takie jak zasada zawisłości sporu, określona w art. 31 ust. 2 konwencji CMR i zasada dotycząca wykonalności, określona w art. 31 ust. 3 konwencji CMR, mogą być one stosowane pod warunkiem, że są w wysokim stopniu przewidywalne, ułatwiają prawidłowy wymiar sprawiedliwości i umożliwiają uniknięcie tak dalece, jak to jest tylko możliwe, ryzyka równoległych postępowań oraz zapewniają, na warunkach co najmniej równie korzystnych, jak te przewidziane przez rozporządzenie, swobodny przepływ orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych oraz wzajemne zaufanie w wymiar sprawiedliwości w ramach Unii (*favor executionis*).

Już pobieżna analiza sentencji wyroku wskazuje, że Trybunał odszedł od jednoznacznego potwierdzenia prymatu konwencji międzynarodowych, regulujących w sposób szczególny zagadnienia jurysdykcji i wykonywania wyroków zagranicznych przed ogólnymi przepisami prawa unijnego. Nie kwestionując możliwości stosowania takich kon-

v. Portbrige Transport International BV, ECR 2004, 10327, Trybunał udzielił na to pytanie odpowiedzi twierdzącej. Powyższe rozstrzygnięcie stanowiło kontynuację kierunku przyjętego w znanym wyroku Trybunału z 6 grudnia 1994 r. (w sprawie C-406/92, *Tatry v. Maciej Rataj*), ECR 1994, 5439. Wyrok ten nie dotyczył wprawdzie konwencji CMR a konwencji brukselskiej w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich z 10 maja 1952 r. (Dz. U. z 1976 r. Nr 39, poz. 229), zawierającej jednak – podobnie jak konwencja CMR – szczególnie postanowienia dotyczące jurysdykcji. Trybunał uznał pierwszeństwo tych postanowień (wynikających z art. 2 ww. konwencji) przed postanowieniami konwencji brukselskiej z 1968 r. Chodziło o problem zawisłości sporu, który nie jest unormowany w konwencji dotyczącej zajęcia (aresztu) statków morskich. Stąd też zastosowanie mają wówczas przepisy art. 21 i 22 konwencji brukselskiej z 1968 r. (obecnie art. 27 i 28 rozporządzenia 44/2001).

⁸¹ Chodziło o problem zawisłości sporu, który nie jest unormowany w konwencji dotyczącej zajęcia (aresztu) statków morskich. Stąd też zastosowanie mają wówczas przepisy art. 21 i 22 konwencji brukselskiej z 1968 r. (obecnie art. 27 i 28 rozporządzenia 44/2001).

⁸² Sentencja wyroku opublikowana została w Dz. Urz. UE C 179 z 3.7.2010, s. 7–8.

wencji w relacjach między podmiotami pochodzącymi z państw członkowskich Unii Europejskiej, Trybunał dokonał próby narzucenia w takich relacjach standardów wynikających z prawa unijnego. Trybunał nie zakwestionował przy tym wprost dotychczas przyjmowanych rozstrzygnięć. Wręcz przeciwnie, w poszczególnych motywach uzasadnienia swojego rozstrzygnięcia powołał się na nie, podkreślając ich aktualność także na gruncie rozporządzenia nr 44/2001. Jednocześnie jednak wskazał, że stosowanie konwencji specjalnych nie może naruszać zasad, które leżą u podstaw współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych w ramach Unii, takich jak: zasada swobodnego przepływu orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych, zasada przewidywalności sądów właściwych, i tym samym pewności prawa dla stron postępowania, zasada prawidłowego wymiaru sprawiedliwości, zasada maksymalnego ograniczenia ryzyka równoległych postępowania oraz zasada wzajemnego zaufania w wymiar sprawiedliwości w ramach Unii. Trybunał podkreślił, że skutkiem stosowania przepisu art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 nie może być sprzeczność z zasadami leżącymi u podstaw prawodawstwa, którego część stanowi. Wskazał jednocześnie, że przepis ten nie może być interpretowany w taki sposób, że w dziedzinie objętej rozporządzeniem nr 44/2001, takiej jak drogowy przewóz towarów, konwencja szczególna – CMR, mogłaby prowadzić do rezultatów, które byłyby mniej korzystne dla należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego, niż te, które wynikają z przepisów rozporządzenia nr 44/2001. Trybunał powołał się dla uzasadnienia swojego stanowiska na wynikającą z orzecznictwa zasadę, w myśl której konwencji zawarte przez państwa członkowskie z państwami trzecimi nie mogą w stosunkach między państwami członkowskimi być stosowane ze szkodą dla celów prawa Unii. Z zasady powyższej Trybunał wysnuł wniosek, że przepisy dotyczące jurysdykcji sądowej, w tym zasady zawisłości sporu, określone w konwencjach szczególnych, o których mowa w art. 71 rozporządzenia nr 44/2001, mogą być stosowane w ramach Unii Europejskiej tylko w zakresie w jakim są w wysokim stopniu przewidywalne, ułatwiają prawidłowy wymiar sprawiedliwości i umożliwiają uniknięcie tak dalece, jak to jest tylko możliwe, ryzyka równoległych postępowania. W rezultacie, zdaniem Trybunału przepis art. 31 ust. 3 konwencji CMR może być stosowany w ramach Unii Europejskiej tylko w takim zakresie, w jakim umożliwi osiągnięcie celów, jakimi są swobodny przepływ orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych oraz wzajemne zaufanie w wymiar sprawiedliwości w ramach Unii na warunkach, co najmniej

równie korzystnych jak te wynikające ze stosowania rozporządzenia nr 44/2001.

Sposób sformułowania sentencji wyroku Trybunału z 4 maja 2010 r., powoduje, że może być on rozumiany przynajmniej na dwóch płaszczyznach. Pierwsza, dotyczyłaby problemów nieunormowanych w konwencji CMR. Taki właśnie problem dał asumpt do sformułowania pytań prejudycjalnych i wydania wyroku (możliwość ponownego badania jurysdykcji sądu, który wydał wyrok przez sąd stwierdzający jego wykonalność). Druga płaszczyzna, dotyczyłaby wszelkich kwestii, związanych z jurysdykcją i wykonywaniem wyroków zagranicznych, również tych, które są wprost unormowane przepisami konwencji CMR. Ku takiemu z kolei rozumieniu wyroku Trybunału skłania ogólny sposób ujęcia sentencji wyroku. Co się tyczy pierwszej z wymienionych płaszczyzn, stanowisko Trybunału nie budzi zastrzeżeń. Skoro konwencja CMR nie reguluje całokształtu problematyki jurysdykcji i wykonywania orzeczeń, istnieje konieczność subsydiarnego (posiłkowego) stosowania innych przepisów. Zasadniczo są to przepisy prawa krajowego, które jednak w stosunkach między podmiotami pochodzącymi z Unii Europejskiej zastąpione zostały prawem unijnym. Te zatem przepisy muszą znaleźć zastosowanie. Odmienne należałoby ocenić pogląd Trybunału, wyrażony w wyroku z 4 maja 2010 r., jeśli miałby być rozumiany szeroko, tj. obejmować także zagadnienia unormowane przepisami konwencji CMR. Przede wszystkim w takim przypadku wyrok w istocie zawierałby interpretację konwencji CMR, do czego Trybunał nie jest uprawniony. Pogląd taki kłóciłby się także z treścią przepisu art. 71 rozporządzenia nr 44/2001, dającego pierwszeństwo normom konwencyjnym przed ww. rozporządzeniem. Niezależnie od tego, rodziłoby się pytanie o sposób stosowania przepisów rozporządzenia nr 44/2001 do kwestii unormowanych w konwencji CMR w celu osiągnięcia zakładanego poziomu zachowania zasad, o których mowa w sentencji wyroku⁸³.

Dlatego też należy przyjąć, że pomimo niezbyt klarownie sformułowanego wyroku Trybunału z 4 maja 2010 r. wzajemne relacje pomiędzy konwencją CMR a prawem unijnym opierają się na, wynikających

⁸³ Bliżej patrz K. Wesołowski, *Stosowanie przepisów prawa unijnego dotyczących jurysdykcji i wykonywania wyroków zagranicznych do spraw wynikających z konwencji szczególnej – CMR. Glosa do wyroku TS z 4.05.2010 r. w sprawie C-533/08 TNT Express Nederland BV v AXA Versicherung AG*, EPS 201, nr 7, s. 34 i n.

z przepisu art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 oraz dotychczasowego orzecznictwa, zasadach: autonomii prawa międzynarodowego, uwzględniania specyficznego charakteru dziedzin, których dotyczą konwencje w sprawach szczególnych oraz nienaruszania wcześniej zaciągniętych przez państwa członkowskie zobowiązań prawno-międzynarodowych. Prawo Unii Europejskiej nie narusza postanowień konwencji CMR, które muszą być jednolicie stosowane i interpretowane, niezależnie od tego, czy strony stosunku prawnego pochodzą z państw członkowskich Unii. Prawo unijne ma jednak zastosowanie do problemów wynikających z konwencji CMR, w zakresie, w jakim kwestie te nie zostały w niej unormowane a prawo unijne zastąpiło stosowne regulacje krajowe.

Niemniej jednak, przepisów konwencji CMR nie można odczytywać w sposób stwarzający barierę pogłębiania współpracy państw w dziedzinie wymiaru sprawiedliwości. Wydaje się, że istnieje tu konieczność wypracowania pewnego kompromisu, godzącego sprzeczne w pewnym sensie idee⁸⁴. Trudno zresztą o jakieś wnioski formułowane *in abstracto*. Można się jednak pokusić o sformułowanie dyrektywy, w myśl której przepisy prawa unijnego, obowiązujące w relacjach między niektórymi tylko stronami konwencji CMR, mogą wpływać na sposób wykładni jej postanowień tylko w takim zakresie, w jakim służy to pogłębieniu współpracy państw-członków Unii Europejskiej, w dziedzinie wymiaru sprawiedliwości, nie rzutując jednak bezpośrednio na sytuację podmiotów pochodzących z innych państw. Kwestia jest istotna, choćby ze względu na specyfikę stosunków wynikających z międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Otóż, niemalże w przypadku każdego sporu, jego przebiegiem i wynikiem są zainteresowane nie tylko same strony sporu, ale także inne podmioty (np. dalsi przewoźnicy, spedytorki, ubezpieczyciele ładunku (*cargo*) i OC przewoźnika, nadawcy i odbiorcy niebędący w danym przypadku stroną sporu, osoby dostarczające towar do przewozu, niezależnie od tego czy są w danym przypadku nadawcą). Istnieje bowiem szereg umów i wynikających z nich stosunków prawnych, ściśle powiązanych z relacją unormowaną konwencją CMR, której spór dotyczy. Sposób rozstrzygnięcia tego sporu ma bezpośredni wpływ na roszczenia między stronami sporu a tymi innymi

⁸⁴ W istocie jedna i druga idea sprowadza się do unifikacji rozwiązań, sprzeczność dotyczy wyłącznie płaszczyzn, na których unifikacja ma nastąpić (prawnomiędzynarodowa, wynikająca z zakresu stosowania konwencji CMR i unijna).

podmiotami, a niejednokrotnie także między samymi tymi podmiotami (np. ubezpieczycielem *cargo* i ubezpieczycielem OC przewoźnika, którzy nie brali bezpośredniego udziału w sprawie). Często zdarza się, że niektóre zainteresowane osoby pochodzą z państw członkowskich Unii Europejskiej, inne – nie. W takich sytuacjach, dokonywanie wykładni przepisów konwencji CMR według odmiennych reguł byłoby szczególnie nieuzasadnione i sprzeczne z założeniami tkwiącymi u podstaw tej konwencji.

1.4.4. Konwencja CMR a inne konwencje międzynarodowe

Konwencja CMR obowiązuje w otoczeniu wielu innych konwencji międzynarodowych. W pierwszym rzędzie, na uwagę zasługują konwencje regulujące umowę przewozu w innych gałęziach transportu. W momencie powstawania konwencji CMR obowiązywały już regulacje międzynarodowe dotyczące przewozów morskich (konwencja o konosamentach, inaczej Reguły Haskie, w skrócie RH), lotniczych (konwencja warszawska) i kolejowych (w skrócie CIM). Twórcy konwencji CMR sięgali zresztą do rozwiązań obowiązujących zwłaszcza w prawie kolejowym i lotniczym. Stąd też – mimo odmienności techniczno-eksploatacyjnych – wiele problemów rozwiązanych zostało w sposób zbliżony. Od czasu wejścia w życie konwencji CMR regulacje obowiązujące we wspomnianych gałęziach transportu uległy zmianom⁸⁵, obowiązuje

⁸⁵ Konwencja CIM po przyjęciu i podpisaniu konwencji CMR uległa kilku zmianom a następnie została zastąpiona załącznikiem do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), tzw. RU/CIM z 9 maja 1980 r., zmienionymi Protokołem zmian z 3 czerwca 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 z późn. zm.). Patrz bliżej J. Godlewski, *Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)*, Gdynia 2007, s. 11–15. W transporcie lotniczym, Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49 z późn. zm.), która już w 1955 r. znowelizowana została protokołem haskim, uzupełniona została następnie konwencją z Guadalajary (1961 r.). Po bezskutecznych próbach jej zmodernizowania i skonsolidowania, przyjęta została Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235). Patrz bliżej A. Konert, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2010, s. 23–94; M. Polkowska, I. Szymajda, *Konwencja montrealaska, komentarz, odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*, Warszawa 2004, s. 9–17, M. Żylicz, *Nowe prawo ...*, s. 22–37. W transporcie morskim Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz. U.

również konwencja międzynarodowa dotycząca żeglugi śródlądowej⁸⁶. Wszystkie te konwencje – tworzące wspólnie – międzynarodowe prawo przewozowe, mają charakter unimodalny (gałęziowy). Przedmioty ich regulacji z założenia nie pokrywają się, a co za tym idzie – nie powinny występować konflikty norm prawnych z nich wynikających.

Nie oznacza to jednak, że w każdym przypadku stosowanie tych czy innych przepisów nie budzi wątpliwości. Chodzi o różne sytuacje, w których przewóz odbywa się przy udziale innego niż samochód środka transportowego. Konwencja CMR odnosi się zasadniczo do jednego problemu, a mianowicie do tzw. przewozów „na barana”, unormowanych w art. 2. Chodzi o przypadek przewozu samochodu wraz z towarem (bez rozładunku) innym środkiem transportu. Inne wątpliwe przypadki to zastąpienie umówionego środka transportowego środkiem transportu innej gałęzi czy też zawarcie umowy przewozu multimodalnego (inaczej: intermodalnego, kombinowanego, mieszanego), obejmującej przewóz kilkoma środkami, różnych gałęzi transportu. Ponieważ problemy, o których mowa dotyczą w istocie zakresu zastosowania konwencji CMR, omówione zostaną w kolejnym rozdziale opracowania.

Tę dość klarowną sytuację w zakresie wzajemnej relacji pomiędzy konwencją CMR a innymi konwencjami przewozowymi skomplikowałoby wejście w życie podpisanej 23 września 2009 r. w Rotterdamie Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów, w całości lub częściowo, drogą morską (tzw. Reguły Rotterdamskie)⁸⁷. Konwencja ta, opracowana pod auspicjami UNCTRAL na podstawie projektu przygotowanego przez Comité Maritime International, reguluje umowę przewozu towarów morzem, ale

z 1937 r. Nr 33, poz. 258 z późn. zm.) (Reguły Haskie) zmieniona została Protokołem Brukselskim z 23 lutego 1968 r. (Reguły Visby) a następnie protokołem z 21 grudnia 1979 r. (Protokół SDR). Niezależnie od tego w 1978 r. uchwalona została Konwencja Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów morzem (tzw. Reguły Hamburgskie), nie mająca jednak większego znaczenia praktycznego. W dniu 23 września 2009 r. podpisana została w Rotterdamie Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów w całości lub w części drogą morską (tzw. Reguły Rotterdamskie). Konwencja nie weszła w życie i trudno dziś stwierdzić czy i kiedy to nastąpi.

⁸⁶ Chodzi o Konwencję budapesztańską w sprawie umowy przewozu ładunków żegluga śródlądową (CMNI) z 3 października 2000 (CMNI nie jest ratyfikowana przez Polskę).

⁸⁷ Tekst Reguł Rotterdamskich dostępny jest m.in. w językach angielskim, francuskim i hiszpańskim w ETL 2009, nr 4.

w przeciwieństwie do obecnie obowiązujących konwencji (Reguł Hasko-Visbijskich i Reguł Hamburgskich) może obejmować swoim zakresem także przewozy uzupełniające wobec przewozu morskiego z miejsca przejścia towaru do portu i z portu do miejsca przeznaczenia (zgodnie z zasadą *door-to-door*). Zakres Reguł Rotterdamskich określony zatem został w myśl idei „*maritime plus*”⁸⁸.

Idea ta, skądinąd bardzo użyteczna, powoduje jednak możliwy konflikt Reguł i konwencji gałęziowych, w szczególności konwencji CMR. W przeciwieństwie bowiem do konwencji montrealskiej, która również odnosi się do przewozów uzupełniających, Reguły Rotterdamskie nie wyłączają spod swojego zakresu przewozów międzynarodowych, wykonywanych innymi niż morski środkami transportu. Reguły Rotterdamskie nie pretendują jednak do stworzenia jednolitego reżimu przewozów multimodalnych. Przyjęty został model ograniczonego systemu sieciowego (*limited network regime*), honorujący istnienie odrębnych regulacji w poszczególnych gałęziach transportu. Konflikt, o którym mowa nie powinien zatem dotyczyć zagadnień najistotniejszych a mianowicie zasad odpowiedzialności przewoźnika, ustalenia wysokości odszkodowania oraz terminów przedawnienia. Wynika to z treści postanowienia art. 26 Reguł Rotterdamskich, który przewiduje, że jeśli utrata lub uszkodzenie towarów, lub zdarzenie powodujące zwłokę w ich dostawie wystąpi w okresie objętym odpowiedzialnością przewoźnika, lecz wyłącznie przed ich załadunkiem na statek bądź wyłącznie po ich rozładunku ze statku, postanowienia Reguł Rotterdamskich nie mają pierwszeństwa przed regulacją międzynarodową, która w chwili takiej utraty lub uszkodzenia, bądź zdarzenia lub okoliczności powodującej zwłokę:

- a) miałyby zastosowanie do wszystkich lub niektórych działań przewoźnika (zgodnie z postanowieniami takiej międzynarodowej regulacji), jeśli nadawca zawarłby bezpośrednio umowę z przewoźnikiem, dotyczącą odcinka trasy przewozu, na której nastąpiła szkoda lub zdarzenie powodujące zwłokę w dostawie;

⁸⁸ Por. M. Dragun-Gertner, *Zakres zastosowania prawnego reżimu przewozu ładunku morzem według projektu konwencji UNCITRAL*, PM, t. XXIV, Gdańsk 2008; E. Eftestøl-Wilhelmsson, *The Rotterdam Rules in a European multimodal context*, *The Journal of International Maritime Law* 2010, s. 274–275.

- b) przewiduje szczególne postanowienia dotyczące odpowiedzialności przewoźnika, ograniczenia odpowiedzialności lub przedawnienia roszczeń;
- c) której nie można w drodze umowy wyłączyć czy to w ogóle, czy też na niekorzyść nadawcy.

Biorąc pod uwagę okoliczność, że konwencja CMR zawiera postanowienia, o których mowa w cytowanym wyżej art. 26 Reguł Rotterdamskich, miałyby ona zastosowanie do odpowiedzialności przewoźnika podejmującego się przewozu morsko-drogowego za szkody (zdarzenia powodujące opóźnienie), zaistniałe na odcinku drogowym. Warunkiem zastosowania konwencji CMR byłoby jednoznaczne określenie miejsce szkody (zdarzenia). W innym przypadku zastosowanie miałyby do kwestii odpowiedzialności przewoźnika Reguły Rotterdamskie⁸⁹. Ponadto, Reguły te byłyby stosowane w relacji przewoźnik – osoba uprawniona (nadawca lub odbiorca) do wszystkich innych kwestii, niż wymienione w postanowieniu art. 26 Reguł (tj. zakresu odpowiedzialności, wysokości odszkodowania i przedawnienia), niezależnie od tego, jakie postanowienia miałyby zastosowanie w relacji przewoźnik – podwykonawca do odcinka innego niż morski⁹⁰. Chodzi tu m.in. o problematykę dokumentów przewozowych, rozporządzania towarem, odpowiedzialności nadawcy, warunków dochodzenia roszczeń⁹¹. Oceny wzajemnych relacji Reguł Rotterdamskich i konwencji CMR nie ułatwia postanowienie art. 82 Reguł, stanowiące m.in., że ich postanowienia nie mają wpływu na stosowanie, istniejącej w momencie wejścia w życie Reguł, konwencji międzynarodowej (włączając w to wszelkie przyszłe zmiany takiej konwencji), regulującej drogowy przewóz towarów, do odpowiedzialności za zaginięcie lub uszkodzenie towaru⁹². Rodzi się w związku z taką regulacją wiele kwestii, dotyczących stosunku przepisu

⁸⁹ Por. M. Dragun-Gertner, *Zakres stosowania...*, s. 24.

⁹⁰ Do tej relacji zastosowanie miałyby postanowienia odpowiedniej konwencji gałęziowej (w tym CMR). Patrz M. Dragun-Gertner, *Zakres zastosowania ...*, s. 25.

⁹¹ E. Røsæg, *Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules*, *The Journal of International Maritime Law* 2009, Nr 3, s. 238–247; E. Eftestøl-Wilhelmsson, *The Rotterdam Rules...*, s. 281–284.

⁹² Należy przyjąć, że Reguły Rotterdamskie znajdują do takiego przewozu („na barana”) pełne zastosowanie w relacji przewoźnik morski – przewoźnik samochodowy. Por. D. Lost-Siemińska, *Reguły Rotterdamskie a inne konwencje przewozowe*, PM 2010, t. XXVI, s. 83.

art. 82 Reguł Rotterdamskich zarówno do art. 26 tychże Reguł, jak i do postanowienia art. 2 ust. 1 zd. 2 konwencji CMR, które właśnie w sytuacji tzw. przewozu na barana nakazuje (pod pewnymi warunkami – zob. część 2.6.3. książki) stosować do odpowiedzialności przewoźnika drogowego przepisy obowiązujące w gałęzi transportu, którym pojazd samochodowy wraz z towarem jest przewożony. Omawianie tych problemów wykracza jednak poza ramy opracowania⁹³, zwłaszcza, że Reguły Rotterdamskie nie są jeszcze obowiązującym prawem a perspektywa ich wejścia w życie nie jest oczywista⁹⁴.

Niezależnie od relacji między konwencją CMR a konwencjami regulującymi umowę przewozu w innych gałęziach transportu, możliwy jest konflikt norm zawartych w konwencji CMR a konwencjami międzynarodowymi, które regulują określone zagadnienia mające swoje unormowanie (nie zawsze kompletne) także w konwencji CMR. W pierwszej kolejności dotyczy to problematyki jurysdykcji, uznawania i wykonywania orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych. Chodzi tu o kilka konwencji dotyczących tych zagadnień, które znajdują zastosowanie w różnych relacjach pomiędzy państwami–stronami konwencji CMR⁹⁵. Ze względu na podobieństwa między regulacjami zawartymi w tych konwencjach a unormowaniem rozporządzenia nr 44/2001, w szczególności faktem, że wszystkie one zawierają postanowienia dające priorytet regulacjom zawartym w konwencjach dotyczących spraw szczególnych, do kwestii wzajemnych relacji pomiędzy tymi konwencjami a konwencją CMR aktualne, co do zasady, pozostają uwagi wyra-

⁹³ Są one przedmiotem rozważań E. Røsæga, *Conflicts of Conventions...*, s. 241 i n. i E. Eftestøl-Wilhelmsson, *The Rotterdam Rules...*, s. 282–283. Problemów, o których mowa zdaje się nie zauważać (a przynajmniej je bagatelizuje) D. Lost-Siemnińska, *Reguły Rotterdamskie...*, s. 80–83.

⁹⁴ Na dzień 1. grudnia 2012 r. Reguły Rotterdamskie, mimo że podpisane zostały przez 24 państwa (w tym Polskę), jedynie przez dwa z nich zostały ratyfikowane (Hiszpania i Togo). Patrz informacje na stronie http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en

⁹⁵ Chodzi tu o konwencję brukselską z 27 września 1968 r. o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych, która co do zasady zastąpiona została rozporządzeniem nr 44/2001, niemniej jednak obowiązuje w relacji między państwami UE a Danią, jak również o dwie konwencje podpisane w Lugano o tym samym tytule, pierwszą z 16 września 1988 r., drugą (tzw. nowa konwencja z Lugano) z 30 października 2007 r., obowiązującymi w relacjach między państwami UE a Szwajcarią, Norwacją, Islandią i Danią.

żone w poprzedniej części niniejszego rozdziału, dotyczące stosunku konwencji CMR do ww. rozporządzenia.

Wyjaśnienia wymaga także kwestia wzajemnej relacji między unormowaniem zawartym w konwencji CMR a postanowieniami konwencji haskiej o prawie właściwym dla wypadków drogowych z 4 maja 1971 r.⁹⁶ Konwencja ta dotyczy prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnej, wynikającej z wypadków drogowych. Szkody, w odniesieniu do których konwencja CMR reguluje odpowiedzialność, również mogą być rezultatem takich wypadków, a postanowienie art. 28 konwencji CMR nakazuje stosować wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności przewidziane w niej także w przypadku, gdy prawo mające zastosowanie w sprawie upoważnia do występowania przeciwko przewoźnikowi lub osobom, za które ponosi on odpowiedzialność, z roszczeniami pozaumownymi. Kwestię wzajemnej relacji między konwencją CMR a konwencją haską z 4 maja 1971 r. oceniać należy na podstawie postanowienia art. 15 tej konwencji. Stanowi ono, że regulacji w niej zawartej nie przysługuje pierwszeństwo przed innymi umowami międzynarodowymi, dotyczącymi specjalnych dziedzin, których umawiające się strony są lub staną się stronami, a zawierającymi postanowienia dotyczące pozaumownej odpowiedzialności cywilnej za wypadki drogowe. Powyższe sformułowanie oznacza, że należy dać pierwszeństwo innym konwencjom w oparciu o kryterium specjalnego przedmiotu uregulowania⁹⁷. W konsekwencji uznać należy, że konwencja CMR ma pierwszeństwo przed regulacją wskazaną przez normy kolizyjne zawarte w konwencji haskiej z 4 maja 1971 r. Sąd rozpatrujący sprawę musi zatem wziąć pod uwagę normę zawartą w postanowieniu art. 28 konwencji CMR, nawet jeśli prawo właściwe, wskazane przez konwencję haską z 4 maja 1971 r. zawiera regulację odmienną.

Międzynarodowych przewozów drogowych dotyczy także wiele innych umów międzynarodowych, których stroną jest Polska. Są to

⁹⁶ Dz. U. z 2003 r. Nr 63, poz. 585 (w stosunku do Polski weszła w życie 28 maja 2002 r.).

⁹⁷ Tak M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 270–273. Autor ten na podstawie lektury prac przygotowawczych dotyczących konwencji haskiej z 4 maja 1971 r. stwierdza, że postanowienie art. 15 tej konwencji dotyczy właśnie przede wszystkim jej stosunku do konwencji CMR.

zarówno umowy multilateralne regulujące m.in. zagadnienia celne⁹⁸, przewozu towarów niebezpiecznych⁹⁹, czasu pracy kierowców¹⁰⁰, czy też wymogów technicznych pojazdów¹⁰¹, jak i umowy bilateralne¹⁰². Odmienne przedmioty regulacji wykluczają kolizję norm między tymi konwencjami a konwencją CMR. Mogą one jednak mieć wpływ na interpretację postanowień konwencji CMR.

1.5. Interpretacja postanowień konwencji CMR

1.5.1. Uwagi wprowadzające

Konwencja CMR nie zawiera żadnych wskazówek interpretacyjnych. W zasadzie, poza jednym wyjątkiem (art. 1 ust. 2 konwencji CMR wyjaśniający pojęcie „pojazdu”), nie definiuje użytych pojęć. Zawiera lakoniczną preambułę, z której jednak wynika przedmiot i cel konwencji, a mianowicie „uregulowanie w jednolity sposób warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności

⁹⁸ Dotyczy to m.in. Konwencji celnej z 18 maja 1956 r. w sprawie czasowego przywozu handlowych pojazdów drogowych wraz z Protokołem (Dz. U. z 1959 r. Nr 60, poz. 357), Konwencji celnej z 18 maja 1956 r. w sprawie pojemników wraz z Protokołem (Dz. U. z 1959 r. Nr 60, poz. 359), Konwencji z 21 stycznia 1994 r. o traktowaniu celnym kontenerów pool używanych w przewozie międzynarodowym (Konwencja kontenerów pool; Dz. U. z 2001 r. Nr 53, poz. 559), Konwencji celnej z 2 grudnia 1972 r. w sprawie kontenerów (Dz. U. z 1983 r. Nr 7, poz. 36), Konwencji celnej z 14 listopada 1975 r. dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR; Dz. U. z 1984 r. Nr 17, poz. 76), Międzynarodowej konwencji z 2 grudnia 1972 r. o bezpiecznych kontenerach (Dz. U. z 1984 r. Nr 24, poz. 118).

⁹⁹ Umowa europejska z 30 września 1957 r. dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR; tekst jedn. Dz. U. z 2009 r. Nr 27, poz. 162).

¹⁰⁰ Umowa europejska z 1 lipca 1970 r. dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR; tekst jedn. Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 ze sprost.).

¹⁰¹ Porozumienie z 20 marca 1958 r. dotyczące przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań (tekst jedn. Dz. U. z 2001 r. Nr 104, poz. 1135).

¹⁰² Polska związana jest bilateralnymi umowami międzynarodowymi dotyczącymi transportu drogowego z Albanią, Białorusią, Bośnią i Hercegowiną, Bułgarią, Chorwacją, Czarnogórą, Estonią, Irakiem, Iranem, Jordanią, Jugosławią, Kazachstanem, Kirgistanem, Litwą, Łotwą, Macedonią, Mołdową, Norwegią, Rosją, Rumunią, Słowacją, Słowenią, Syrią, Szwajcarią, Tunezją, Turcją, Ukrainą, Uzbekistanem i Węgrami. Umowy te dotyczą kwestii administracyjnoprawnych.

jeśli idzie o dokumenty używane do tego przewozu oraz odpowiedzialność przewoźnika”.

Podobnie jak inne konwencje międzynarodowe, regulujące stosunki cywilnoprawne, konwencja CMR powstała jako wyraz kompromisu, zawartego na kilku płaszczyznach. Pierwsza płaszczyzna porozumienia dotyczy, najogólniej rzecz ujmując, różnych kultur prawnych, występujących w poszczególnych państwach. Stąd też używana terminologia, jak i unormowane w konwencji CMR instytucje, nie zawsze odpowiadają tym występującym w wewnętrznym porządku prawnym. W konsekwencji teorie wypracowane na gruncie danego systemu prawnego okazują się zawodne. Dotyczy to zwłaszcza sytuacji, gdyby miały być one odnoszone do rozwiązań legislacyjnych wypracowanych na gruncie obcych kultur prawnych i przeniesionych do legislacji międzynarodowej¹⁰³. W tym sensie postanowienia konwencji CMR stanowią „obce ciało” w systemach prawnych poszczególnych państw¹⁰⁴. Kompromis, o którym mowa, powoduje także, że twórcy konwencji międzynarodowych nie mogąc osiągnąć porozumienia co do jednoznacznych postanowień, w sposób w pełni świadomy pozostawiają niejasne sformułowania, dające możliwość różnej interpretacji¹⁰⁵. Sytuacja taka ma miejsce także w odniesieniu do konwencji CMR. Prawodawca międzynarodowy często świadomie używa terminologii neutralnej w stosunku do krajowych systemów prawnych (odwołując się na przykład do zwrotów o charakterze opisowym) tak, aby nie kojarzyły się one ze znaczeniami, jakie nadaje się im w poszczególnych systemach prawnych¹⁰⁶. Druga

¹⁰³ Por. J. Łopuski, *Międzynarodowa legislacja w żegludze morskiej – problemy istotne*, PiP 1976, z. 8–9, s. 97 i n. Patrz także M. Dragun, *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*, Toruń 1984, s. 16, która zwraca uwagę na ten aspekt zagadnienia w odniesieniu do instytucji kwotowego ograniczenia wysokości odszkodowania należnego od przewoźnika, mającej anglosaski rodowód. Patrz też M. Calus, *Umowa międzynarodowa...*, s. 390.

¹⁰⁴ Por. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 395, który konwencję międzynarodową z zakresu prawa prywatnego określa mianem mikrosystemu w stosunku do krajowego makrosystemu prawa. Patrz też J. Basedow, *Qualifikation, Vorfrage und Anpassung in Internationalen Zivilverfahrensrecht (w:) Materielles Recht und Prozessrecht und die Auswirkungen der Unterscheidung im Recht der Internationalen Zwangsvollstreckung*, P.F. Schlosser (red.), Bielefeld 1992, s. 142.

¹⁰⁵ Por. K.F. Haak, *The CMR – Interpretation...* (w:) *International Carriage of Goods...*, s. 225, który zwraca uwagę na sprzeczności i niekompletności stąd wynikające.

¹⁰⁶ Zwraca na to uwagę J. Jakubowski (w:) J. Jakubowski, M. Tomaszewski, A. Tynel, A.W. Wiśniewski, *Zarys międzynarodowego prawa handlowego*, Warszawa 1983, s. 23. Przykładem zastosowania tej techniki prawodawczej na gruncie konwencji transportowych

plaszczyzna kompromisu dotyczy rozbieżnych interesów uczestników procesów transportowych, ale również państw uczestniczących w utworzeniu konwencji CMR, z których każde nieco inaczej pojmowało i pojmuje swoje interesy gospodarcze, związane z międzynarodowym transportem drogowym. W związku z powyższym, istnieje potrzeba zastosowania nieco innych zasad i metod wykładni do tego rodzaju przepisów niż w stosunku do przepisów krajowych.

1.5.2. Podmioty dokonujące wykładni konwencji CMR

Wykładnia konwencji międzynarodowej może być dokonana w pierwszej kolejności przez państwa–strony konwencji w drodze porozumień (deklaracji interpretacyjnych). W historii obowiązywania konwencji CMR nie miały jednak miejsca akty interpretacji autentycznej w postaci porozumień państw–stron, co do jej interpretacji.

Przepisy konwencji CMR, jak zaznaczono, w swojej przeważającej większości mają charakter cywilnoprawny, a spory wynikające na ich przestrzeganie rozpatrywane są przez sądy poszczególnych państw lub sądy arbitrażowe (polubowne). Organy te, stosując przepisy konwencji CMR dokonują jednocześnie ich wykładni. Szczególne znaczenie w zakresie wykładni konwencji CMR mają wyroki sądów najwyższych poszczególnych państw. Prawo wewnętrzne tych państw określa, w jakich sytuacjach i w jakiej formie sądy te dokonują interpretacji przepisów prawa jak również, na ile wykładnia ta jest wiążąca dla innych sądów. Interpretacja dokonana przez organy jednego z państw stron konwencji CMR nie ma w żadnej mierze wiążącego charakteru dla organów pozostałych państw. W odniesieniu do interpretacji norm cywilnoprawnych stosowanych bezpośrednio, dokonanej przez organy jednego państwa, milczenie stosownych organów innych państw nie może być z oczywistych względów traktowane jako tzw. przyzwolenie (*acquiescence*). Nie ma jednak wątpliwości, że w praktyce publikowane orzeczenia sądów jednego państwa mogą wpływać także na sposób rozumienia konwencji CMR w innych państwach. Orzecznictwo takie, podobnie jak i wypowiedzi literatury, powinno być traktowane jako

(w tym konwencji CMR) jest rezygnacja z pojęcia „siła wyższa” i zastąpienie go zwrotem opisowym. Inną techniką prawodawczą zmierzającą do osiągnięcia jednolitości wykładni konwencji międzynarodowych jest metoda definiowania pojęć. Twórcy konwencji CMR techniką tą w zasadzie się nie posłużyli.

tw. pomocniczy środek interpretacji konwencji w rozumieniu przepisu art. 32 KPT¹⁰⁷.

Konwencja przewiduje w przepisie art. 47 możliwość rozstrzygnięcia przez Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości (dalej określany jako MTS) sporów między dwiema lub wieloma umawiającymi się stronami, dotyczących jej interpretacji lub stosowania, które nie mogą być uregulowane (zażegnane) w drodze rokowań lub w inny sposób. Każda ze stron może złożyć wniosek w tym zakresie. Postanowienie to, przejęte z konwencji regulujących typowe stosunki między suwerennymi podmiotami prawa międzynarodowego, pozostaje martwą literą prawa w stosunku do konwencji CMR. Spory wynikające na tle stosowania takich przepisów nie są sporami o charakterze prawno-międzynarodowym w rozumieniu statutu MTS (nie dotyczą państw, a tylko takie w świetle art. 34 statutu MTS mogą być stroną przed Trybunałem). Wprawdzie nie można wykluczyć zaistnienia sporu pomiędzy państwami-stronami konwencji CMR, dotyczącego jej stosowania, ale sytuacja taka ma raczej teoretyczny charakter¹⁰⁸. Chodziłoby o powtarzające się i utrwalone w orzecznictwie jednego państwa naruszenia konwencji CMR, rzutujące na interesy podmiotów pochodzących z innych państw. Ewentualny wyrok MTS w sprawie wiązałby formalnie tylko strony będące w sporze (art. 59 statutu MTS). Gdyby jednak zaistniał spór między określonymi państwami na tle stosowania konwencji CMR, inne państwa starałyby się z pewnością uzyskać w sprawie status interwenienta. Postanowienie art. 63 statutu MTS stanowi, że w razie wysunięcia sprawy interpretacji jakiejś konwencji, w której biorą udział również inne państwa niż strony będące w sporze, Sekretarz Trybunału zawiadomi je natychmiast. Każde państwo, które otrzymało takie zawiadomienie, ma prawo interwencji w procesie i jeżeli z tego prawa korzysta, to interpretacja zawarta w wyroku będzie dla niego w równej mierze wiążąca.

¹⁰⁷ Tak też orzecznictwo sądów zagranicznych i poglądy doktryny kwalifikuje M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 413. Nieco odmiennie Hoge Raad der Nederlanden w wyroku z 18 grudnia 2009 r., ETL 2010, nr 101-108, który uznał, że wiodące orzecznictwo i jursprudencję państw-stron konwencji CMR jest elementem, który musi być brany pod uwagę przy wykładni konwencji łącznie z kontekstem w ramach ogólnej reguły interpretacji (art. 31 ust. 3 KPT) a postanowienie art. 32 KPT w przypadku braku *travaux préparatoires* nie ma zastosowania.

¹⁰⁸ Zwraca na to uwagę I. Bon-Garcin, *The 50 th Anniversary of the CMR Convention – Future and Perspectives of International Road Transport, Conclusions of the Symposium held at Deauville (France) – 18-19. May 2006*, ULR 2006, s. 712.

W praktyce natomiast, dla kształtowania się poglądów prawnych, dotyczących niektórych postanowień konwencji CMR, znaczenie mają wyroki Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dawniej ETS). Kwestia została już zasygnalizowana w części 1.4.3. niniejszego rozdziału. W tym miejscu podkreślić jednak należy, że Trybunał nie ma kompetencji do dokonywania wykładni konwencji CMR. Konwencja ta, choć europejska u swoich źródeł¹⁰⁹, nie należy do prawa unijnego. Kompetencje Trybunału w zakresie wykładni wynikają z art. 267 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej¹¹⁰. Zgodnie z tym przepisem Trybunał jest właściwy do orzekania o wykładni traktatów, aktów przyjętych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii Europejskiej. Przyjmuje się przy tym, że do aktów przyjętych przez instytucje Unii Europejskiej należą także umowy międzynarodowe, których Unia stała się stroną, zgodnie z postanowieniem art. 218 TFUE (dawny art. 300 WE). Takie umowy są częścią porządku prawnego Unii Europejskiej, a co za tym idzie – podlegają kompetencji Trybunału w zakresie ich wykładni. Konwencja CMR nie stanowi jednak takiej umowy. Stronami konwencji CMR są państwa, w tym wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej, ale nie sama Unia. Konwencja ta nie zawiera także klauzuli przyznającej jurysdykcję ww. Trybunałowi.

Pomimo tego klarownego, zdawałoby się stanu prawnego, pojawiły się wątpliwości, czy kompetencji Trybunału w zakresie wykładni konwencji CMR nie dałoby się wyprowadzić z dotychczasowego orzecznictwa Trybunału, w którym Trybunał uznał swoją kompetencję do dokonywania wykładni tzw. umów mieszanych¹¹¹, a nawet umów, których stroną nie jest Unia¹¹². Dało to asumpt Hoge Raad do wystąpienia do

¹⁰⁹ Europejski charakter konwencji CMR podkreśla H. Goik, *Niektóre węzłowe problemy...*, s. 52.

¹¹⁰ Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864 z późn. zm.

¹¹¹ Chodzi o umowy, które ze względu na kompetencje podzielone dotyczące uregulowanej dziedziny zawarły zarówno państwa członkowskie, jak i Unia.

¹¹² Swoją kompetencję do dokonywania wykładni takich umów Trybunał uzasadnił następującymi względami: następstwem funkcjonalnym (przejęciem przez Unię obowiązków państw członkowskich, wynikających z zawartych przez nie umów międzynarodowych), wiążącym dla Unii charakterem norm międzynarodowego prawa zwyczajowego, wyrażonego w umowach międzynarodowych, szczególnym nadaniem kompetencji w treści konwencji (np. konwencji brukselskiej z 1968 r. czy konwencji rzymskiej o prawie właściwym dla zobowiązań umownych), odesłaniem do konwencji międzynarodowych zawartym w prawie unijnym lub przyjęciem przepisów prawa unijnego w celu realizacji postanowień umów międzynarodowych. Analizę konwencji CMR z punktu widzenia

Trybunału z pytaniami prejudycjalnymi dotyczącymi konwencji CMR. W powoływanym już wyroku z 4 maja 2010 r. w sprawie *TNT Express Nederland B.V. v. AXA Versicherung*, Trybunał uznał się za nieuprawniony do dokonywania takiej wykładni. Jednocześnie jednak, formalnie dokonując interpretacji prawa unijnego (art. 71 rozporządzenia nr 44/2001, dotyczącego wzajemnych relacji tego rozporządzenia do tzw. konwencji w sprawach szczególnych, w tym konwencji CMR) Trybunał sformułował warunki stosowania art. 31 konwencji CMR w obrębie Unii Europejskiej (zob. część 1.4.3. opracowania).

Konstatacja braku kompetencji Trybunału do dokonywania wykładni konwencji CMR nie rozwiązuje zatem do końca problemu. W przypadku zbiegu norm wynikających z prawa unijnego i konwencji CMR, Trybunał dokonuje bowiem wykładni norm unijnych, ale w aspekcie ich relacji do przepisów konwencji. Formalnie nie chodzi zatem o pierwotną wykładnię konwencji CMR a o wykładnię prawa unijnego, dla którego normatywna treść konwencji stanowi prawne i faktyczne tło. O ile jednak sama konieczność uwzględnienia przy wykładni przepisów prawa unijnego treści konwencji CMR jest w pełni zrozumiała o tyle jednak, sformułowanie wyroku Trybunału określające warunki stosowania jej w relacjach na obszarze Unii Europejskiej w istocie stanowi wykładnię konwencji CMR. Nie powinno jednak budzić wątpliwości, że sądy krajowe nie są związane przyjętą przez Trybunał interpretacją postanowień konwencji CMR. W zakresie, w jakim wyrok Trybunału ma charakter wiążący, zobowiązane są do uwzględnienia wykładni art. 71 rozporządzenia nr 44/2001, której Trybunał dokonał w oparciu o własną interpretację konwencji CMR¹¹³.

Z powyższych uwag wynika, że nie wypracowano w odniesieniu do konwencji CMR mechanizmów zapewniających jej jednolitą wykładnię w skali ponadnarodowej. W szczególności brak jest jakiegoś międzynarodowego trybunału, do którego można byłoby zaskarżyć wyroki

kategorii umów, których wykładni dokonywać może Trybunał Sprawiedliwości UE, także w świetle dotychczasowego orzecznictwa Trybunału, przeprowadza J. Kokott w swojej opinii Rzecznika Generalnego z 28 stycznia 2010 r. w sprawie C-533/08, *TNT Express Nederland B.V. v. AXA Versicherung AG*, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62008CC05333:PC:HTML>. Autorka dochodzi do jednoznacznego wniosku, że konwencja CMR nie mieści się w żadnej z ww. kategorii konwencji międzynarodowych, a co za tym idzie – Trybunał Sprawiedliwości UE nie jest uprawniony do pierwotnej wykładni.

¹¹³ Tak J. Kokott w opinii Rzecznika Generalnego w sprawie C-533/08. Autorka mówi jednak wyraźnie o wykładni konwencji CMR przez Trybunał.

sądów krajowych lub który rozpatrywałyby pytania prejudycjalne takich sądów¹¹⁴. Taki stan rzeczy dotyczy zasadniczo także innych konwencji zawierających ujednolicone przepisy prawa prywatnego. Wyjątek stanowią te konwencje międzynarodowe, które podlegają wykładni Trybunału Sprawiedliwości UE. Główna rola w procesie wykładni konwencji CMR przypada zatem sądom krajowym. Tym większe znaczenie ma stosowanie przez nie jednolitych reguł wykładni.

1.5.3. Reguły wykładni konwencji CMR

1.5.3.1. Konieczność stosowania prawa traktatów do wykładni konwencji CMR

Wykładnia konwencji CMR, jako konwencji międzynarodowej dokonywana jest zasadniczo tymi samymi metodami interpretacyjnymi, co wykładnia prawa krajowego¹¹⁵. Wspomniana wyżej specyfika tworzenia aktu prawnego, jakim jest konwencja międzynarodowa, powoduje jednak, że reguły wykładni interpretacji wykształcone w krajowych systemach prawa często okazują się nieadekwatne. Stąd też w prawie międzynarodowym wykształcone zostały specyficzne zasady wykładni traktatów (konwencji międzynarodowych), które wprawdzie nie znoszą wykształconych w krajowych porządkach prawnych dyrektyw wykładni, ale je przystosowują do przepisów tworzonych w formach ponadnarodowych, jakimi są różnego rodzaju traktaty (konwencje, umowy międzynarodowe). Normy te, mające za swoje źródło prawo zwyczajowe¹¹⁶, zostały uporządkowane i spisane w postanowieniach art. 31–33 KPT. W przeciwieństwie do krajowych dyrektyw wykładni, mają charakter obowiązujących norm prawa. Choć wykształciły się one głównie przy interpretacji konwencji międzynarodowych, regulujących typowe stosunki prawa międzynarodowego publicznego¹¹⁷, powinny być stosowane

¹¹⁴ Por. K.F. Haak, *The CMR – Interpretation... (w:) International Carriage of Goods...*, s. 224.

¹¹⁵ A. Wyrozumska, *Umowy międzynarodowe...*, s. 335.

¹¹⁶ *Ibidem*.

¹¹⁷ A. Całus, *Umowa międzynarodowa...*, s. 382, zwraca uwagę na okoliczność braku wyodrębnienia w KPT norm dotyczących konwencji międzynarodowych zawierających ujednolicone normy prawa prywatnego.

także przy wykładni konwencji zawierających normy cywilnoprawne¹¹⁸. Konieczność sięgania przez sądy krajowe do zasad wykładni prawa traktatowego przy interpretacji konwencji CMR wynika nie tylko z charakteru tego aktu prawnego, ale także z konstytucyjnego obowiązku przestrzegania zobowiązań międzynarodowych (art. 9 Konstytucji RP)¹¹⁹. Konwencja o prawie traktatów zawiera tzw. ogólną regułę interpretacyjną (art. 31 ust. 1), odwołuje się do uzupełniających środków interpretacji (art. 32) oraz reguluje kwestie interpretacji traktatów, których autentyczny tekst został ustalony w dwóch lub więcej językach (art. 33).

1.5.3.2. Ogólna reguła interpretacyjna – wykładnia obiektywna

1.5.3.2.1. Uwagi wstępne

Zgodnie z tzw. ogólną regułą interpretacyjną (art. 31 ust. 1 KPT), „traktat należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle jego przedmiotu i celu”. Reguła ta rozumiana jest jako wyraz tzw. wykładni obiektywnej (tekstualnej), nakazującej

¹¹⁸ Por. A. von Overbeck, *L'application par le juge interne des conventions de droit international privé*, Recueil des cours de l'Académie de droit international de la Haye 1971, t. I, vol. 132, s. 40; A.V.M. Struycken, *Interpretation of Private Law Treaties: Introductory Remarks* (w:) *International Law and The Hague's 750th Anniversary*, W.P. Heere (red.), The Hague 1999, s. 135 i n.; C. Bernasconi, *Rules of Interpretation Applicable to Private International Law Treaties: an Overview* (w:) *International Law...*, s. 139 i n.; J.H.A. van Loon, *The Hague Conventions on Private International Law* (w:) *The Effect of Treaties in Domestic Law*, F.G. Roberts (red.), London 1987, s. 224. Do konwencji o prawie traktatów odwołują się też autorzy wypowiadający się na temat interpretacji konwencji CMR. Patrz w szczególności J. Schelin, *Methods of Interpreting the CMR Convention*, TR 2002, nr 10, s. 382, który zwraca jednak uwagę na okoliczność, że konwencja CMR przygotowana została wcześniej niż konwencja o prawie traktatów. Por. też. M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 6–7; W. Czapski, *Interprétation de la convention CMR à la lumière du droit international public*, ETL 1998, s. 461 i n.; tenże, *Application et interprétation de la Convention CMR à la lumière du droit international*, ULR 2006, s. 545–567. W nauce polskiej za stosowaniem dyrektyw wykładni wynikających z KPT do konwencji zawierających normy z dziedziny prawa prywatnego opowiedzieli się m.in. A. Wyrozumka, *Umowy międzynarodowe...*, s. 355–358, a także M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 386. Na potrzebę stosowania konwencji o prawie traktatów przy wykładni konwencji CMR wskazują niekiedy także sądy. Tak np. Hoge Raad w wyroku z 18 grudnia 2009 r., ETL 2010, s. 101–108.

¹¹⁹ Tak A. Wyrozumka, *Umowy międzynarodowe...*, s. 366.

przyjąć, że strony konwencji miały taką intencję, jaka wynika ze zwyczajnego znaczenia wyrażen w niej użytych¹²⁰. Celem wykładni nie jest zatem poszukiwanie (odkrywanie) subiektywnej intencji stron, lecz ustalenie znaczenia tekstu konwencji, traktowanego jako obiektywny wyraz intencji stron. Świadczy o tym nie tylko treść art. 31 ust. 1 KPT, odwołujący się do zwyczajnego znaczenia nadawanego wyrażeniom, ale również okoliczność, że prace przygotowawcze (*travaux préparatoires*) są jedynie uzupełniającym środkiem interpretacji¹²¹. Należy zatem domniemywać, że strony miały taką intencję, jaka wynika ze zwyczajnego znaczenia wyrażen przez nie użytych¹²². Interpretując występujące w tekście traktatu wyrażenia należy uwzględnić kontekst, w jakich zostały użyte (wykładnia systemowa, kontekstualna) oraz przedmiot i cel konwencji (wykładnia celowościowa). Żadna z wymienionych metod wykładni nie ma priorytetu. Świadczy o tym okoliczność, że ogólna zasada interpretacji obejmuje wszystkie te metody. Wykładnia tekstu konwencji wymaga zatem kilku równorzędnych czynności, dla których punktem wyjścia jest tekst konwencji i zwyczajne znaczenie użytych w nim wyrażen. Konieczne jest jednak uwzględnienie dobrej wiary, kontekstu oraz celu i przedmiotu konwencji. Zwyczajne znaczenie wyrażen jest niekiedy zresztą funkcją kontekstu, celu i przedmiotu konwencji¹²³.

Wynikająca z przepisu art. 31 ust. 1 KPT zasada wykładni tekstualnej (obiektywnej) jest bardziej adekwatna dla interpretacji wielostronnych konwencji, zawierających normy o charakterze generalno-abstrakcyjnym i stosowanych bezpośrednio przez sądy różnych krajów, niż wywodząca się od Grocjusza zasada, że celem wykładni konwencji międzynarodowych powinno być poszukiwanie subiektywnej intencji stron. Odwoływanie się do intencji stron mogłoby mieć swoje uzasadnienie w przypadku interpretacji umów międzynarodowych o charakterze *traidé-contrat*. W odniesieniu natomiast do konwencji typu *traidé-loi* (zawierających normy ogólnie-abstrakcyjne), zasada pewności obrotu prawnego nie pozwala na sięganie do nieuzupełnionych w tekście konwencji intencji i motywów, którymi kierowały się strony

¹²⁰ Por. A. Wyrozumska *Umowy międzynarodowe...*, s. 335.

¹²¹ Tak A. Wyrozumska, *Umowy międzynarodowe...*, s. 329, 335.

¹²² Por. C. Bernasconi, *Rules of Interpretation...*, s. 140.

¹²³ Zwraca na to uwagę MTS w orzeczeniu cytowanym przez A. Wyrozumską, *Umowy międzynarodowe...*, s. 335.

zawierając taką konwencję¹²⁴. Jest to o tyle istotne, że stronami takich konwencji są nie tylko państwa, które uczestniczyły w ich tworzeniu, ale także inne państwa, które przyjęły zobowiązanie ich stosowania później, często już w okresie obowiązywania konwencji. Wykładnia obiektywna stanowi zatem swoistą gwarancję dla państw których przedstawiciele nie brali czynnego udziału w redagowaniu tekstu. Ponadto, konwencja CMR jako konwencja zawierająca normy o charakterze cywilnoprawnym, stosowana jest przez sądy różnych państw, które mają ograniczone możliwości dociekania subiektywnych intencji jej twórców. Co więcej, z punktu widzenia nieograniczonej liczby podmiotów stosunków regulowanych konwencją CMR, istotne jest to, co tekst konwencji obiektywnie wyraża, a nie jaka była intencja jej twórców.

Konwencja o prawie traktatów zastrzega, że „specjalne znaczenie należy przypisywać wyrazowi wówczas, gdy ustalono, że taki był zamiar stron” (art. 31 ust. 4). Odwoływanie się do znaczeń jakie dane zwroty mają w prawie krajowym powinno odbywać się z dużą ostrożnością. Te same określenia (zwroty, wyrażenia) w systemach prawnych poszczególnych państw mogą mieć różne znaczenia.

1.5.3.2.2. Zasada dobrej wiary

Odwołanie się do dobrej wiary (łącznie w literaturze głównie z zasadą *pacta servanda sunt*) pociąga za sobą dalsze dyrektywy interpretacyjne. Wśród nich najważniejsze to zasada umożliwienia wykonania, w myśl której tekst konwencji musi być interpretowany w sposób umożliwiający jej wykonanie, oraz zasada proporcjonalności nakazująca interpretować konwencję w taki sposób, aby nie wynikały z niej obciążenia niekonieczne do wykonania umowy¹²⁵. Sprzeczna z zasadą dobrej wiary byłaby także interpretacja prowadząca do wniosku, że określone postanowienie konwencji jest niepotrzebne. Konstatacja pomyłki (*lapsus mentis*) jest możliwa dopiero po przeprowadzeniu procesu intelektualnego, którego celem jest zbadanie czy możliwa jest taka interpretacja określonego postanowienia, aby zachowało ono sens i skuteczność.

¹²⁴ Por. S. E. Nahlik, *Kodeks prawa traktatów*, Warszawa 1976, s. 199.

¹²⁵ L. Erlich, *Interpretacja traktatów*, Warszawa 1957, s. 7–8.

Choć zasada interpretacji w dobrej wierze jest w pełni właściwa dla wykładni konwencji CMR, waga poszczególnych dyrektyw interpretacyjnych wyprowadzonych z powyższej zasady w nauce i praktyce prawa międzynarodowego może być jednak nieco inna (np. w pełni zrozumiała w stosunkach między państwami zasada proporcjonalności czy też minimalizacji zobowiązania, w relacjach cywilnoprawnych wcale nie musi być taka oczywista).

1.5.3.2.3. Przedmiot i cel traktatu

Znaczenie wyrażen użytych w konwencji CMR musi być oceniane w świetle przedmiotu i jej celu. Wiąże się z tym zasada efektywności (*effet utile*), w myśl której wykładnia tekstu traktatu musi być przeprowadzona w taki sposób, aby tekst ten miał użyteczne znaczenie. Nie można tak interpretować konwencji CMR, aby poszczególne jej postanowienia pozbawione były znaczenia lub efektywności¹²⁶.

Konwencja CMR zawiera krótką preambułę, wskazującą na cel konwencji i jej przedmiot. Chodzi o uregulowanie w jednolity sposób warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności jeśli idzie o dokumenty używane do tego przewozu oraz o odpowiedzialność przewoźnika. Lakoniczność sformułowania nakazuje daleko idącą ostrożność w zakresie formułowania wniosków wynikających z „ducha konwencji” czy też jej „ogólnej filozofii” (jak się to niekiedy określa)¹²⁷. W literaturze przedmiotu formułowane są niekiedy różne dyrektywy wykładni celowościowej, odnoszące się do konwencji CMR. Przykładem jest pogląd, że wykładnia przepisów dotyczących odpowiedzialności powinna opierać się na założeniu, że przepisy te są ściśle związane z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika i ubezpieczeniem *cargo* przewożonego towaru. Ponieważ w interesie ogólnospołecznym jest zmniejszanie kosztów transportu, wykładnia przepisów o odpowiedzialności powinna iść w takim kierunku, aby ryzyko związane z transportem przypisane było temu, kto przy jak najmniejszych kosztach może zapobiegać szkodzie. To samo dotyczy postępowania reklamacyjnego. Postanowienia doty-

¹²⁶ Tak A. Wyrozumska, *Umowy międzynarodowe...*, s. 345.

¹²⁷ J. Łopuski, *Międzynarodowe konwencje...*, s. 379, wskazuje, że efekt odwoływania się do „ogólnej filozofii” konwencji może być odwrotny od zamierzonego i stwarza zagrożenie dla jednolitości stosowania konwencji.

czące dochodzenia roszczeń (w tym przedawnienia) powinny być interpretowane w sposób pozwalający na zmniejszenie kosztów tego postępowania¹²⁸. Przytoczony pogląd nie ma swojego uzasadnienia w treści konwencji CMR ani też we wskazanych przez konwencję o prawie traktatów innych dokumentach tworzących tzw. kontekst, do którego odwołuje się ogólna reguła interpretacji. Podobnie rzecz się przedstawia z założeniem, że przepisy konwencji CMR mają chronić klienta przedsiębiorcy transportowego, gdyż ten jest z reguły podmiotem słabszym ekonomicznie i organizacyjnie. Założenie takie, przeniesione na grunt przewozów samochodowych z innych gałęzi transportu, zwłaszcza transportu morskiego i kolejowego, w wielu przypadkach nie jest prawdziwe. Przewozy samochodowe wykonywane są bowiem bardzo często przez małych przedsiębiorców, dysponujących jednym lub kilkoma pojazdami. Ich klientami są natomiast często duże przedsiębiorstwa. Charakterystyczne jest to, że postanowieniom konwencji CMR nadano bezwzględnie obowiązujący charakter, wychodząc z założenia, że równoważą interesy obu stron. Gdyby chodziło o ochronę jednej strony umowy, bardziej adekwatne byłoby nadanie postanowieniom konwencji CMR semiimperatywnego charakteru.

Przykłady wadliwych wniosków wysnutych z celu konwencji CMR, nie oznaczają rzecz jasna rezygnacji z odwoływania się do dyrektyw wykładni celowościowej. Może być ona jednak oparta wyłącznie na powszechnie przyjmowanych założeniach. Za takie należałoby uznać stwierdzenie, że przepisy konwencyjne tworzą system równowagi interesów uczestników procesu transportowego, w którym z jednej strony szeroko określono zakres odpowiedzialności przewoźnika, z drugiej zaś – wprowadzono znaczne ułatwienia dowodowe po jego stronie, dotyczące uwolnienia się od odpowiedzialności oraz ograniczono wysokość należnego od niego odszkodowania. Jednocześnie jednak pozbawiono go tych przywilejów w przypadku spowodowania szkody w okolicznościach wskazujących na szczególnie naganny stopień winy. Wykładnia tych przepisów musi zatem uwzględniać wzajemne powiązania między przepisami system ten tworzącymi.

Niezależnie od celu konwencji CMR jako takiej, istotne jest ustalenie w procesie jej stosowania celów, jakie twórcy konwencji przypisywali poszczególnym postanowieniom. Niewątpliwie pewna rola przypada tu wykładni historycznej, odwołującej się materiałów powstałych

¹²⁸ Tak J. Schelin, *Methods of Interpreting...*, s. 384.

na etapie tworzenia konwencji CMR i wypowiedzi jej twórców oraz wykładni porównawczej, polegającej na analizie podobieństw i różnic między poszczególnymi przepisami konwencji CMR a regulującymi te same zagadnienia postanowieniami konwencji, które obowiązywały już w momencie jej tworzenia (CIM, konwencji warszawskiej, Reguł Haskich) i które z natury rzeczy mogły stanowić pewnego rodzaju wzorzec. Kwestie te omówione zostaną poniżej w ramach problematyki tzw. kontekstu i uzupełniających środków wykładni.

1.5.3.2.4. Pojęcie kontekstu; konieczność wykładni autonomicznej

Wykładnia systemowa przepisów konwencji CMR jest dopuszczalna, ale powinna się ograniczać do wnioskowań wynikających z niej samej i dokumentów tworzących jej tzw. kontekst. Pojęcie „kontekstu” zdefiniowane jest w przepisie art. 31 ust. 2 KPT. Obejmuje ono tekst traktatu łącznie z jego wstępem i załącznikami, każde porozumienie dotyczące traktatu osiągnięte między wszystkimi stronami w związku z zawarciem traktatu, każdy dokument sporządzony przez jedną lub więcej stron w związku z zawarciem traktatu, przyjęty przez inne strony jako dokument odnoszący się do traktatu. Przyjęta definicja kontekstu ma wąski charakter¹²⁹. Wprawdzie przepis art. 31 ust. 3 KPT nakazuje w procesie interpretacji traktatu przyjmować łącznie z kontekstem (ale nie w jego ramach) także dalsze elementy, wymienione w tym przepisie (późniejsze porozumienia czy praktykę między stronami, co do interpretacji traktatu, a także wszelkie inne normy prawa międzynarodowego, mające zastosowanie w stosunkach między stronami), ale nie rozszerzają one znacząco płaszczyzny wykładni, zwłaszcza konwencji zawierających regulacje z dziedziny prawa prywatnego. Warto podkreślić, że wśród tych elementów nie wymienia się norm prawa krajowego.

Wiąże się to z postulatem autonomicznej wykładni konwencji międzynarodowej. Postulat ten opiera się na założeniu, że konwencja międzynarodowa stanowi samodzielny system prawa wobec prawa krajowego (a także prawa unijnego oraz zasadniczo – innych konwencji międzynarodowych). W procesie interpretacji użytych w niej pojęć i wyrażeń należy abstrahować od znaczenia, w jakim występują one

¹²⁹ Zwraca na to uwagę A. Kozłowski, *Interpretacja traktatu międzynarodowego w świetle jego kontekstu*, Warszawa 2002, s. 79.

w prawie krajowym, chyba że co innego wynika z treści samej konwencji. Jest to tzw. negatywny aspekt wykładni autonomicznej)¹³⁰. Trudniej jednak sformułować ściśle zasady tworzące pozytywny aspekt takiej wykładni¹³¹. Niewątpliwie wymaga ona zastosowania podejścia porównawczego w odniesieniu do praktyki stosowania konwencji CMR w poszczególnych państwach, będących jej stronami¹³². Dyrektywą takiej wykładni jest dążenie do zapewnienia w maksymalnym stopniu celów konwencji CMR¹³³, w tym także poprzez interpretację dynamiczną, zapewniającą objęcie jej regulacją także stanów faktycznych niebranych pod rozważę przez jej twórców¹³⁴.

Kontekst, o którym mowa w art. 31 KPT, w odniesieniu do konwencji CMR jest stosunkowo skromny. Oprócz samego tekstu konwencji CMR wraz ze wstępem (preambułą) obejmuje on w pierwszej kolejności Protokoły z 1978 r. i 2008 r. (a w przyszłości być może także dalsze zmiany i uzupełnienia). Należy przy tym zauważyć, że fakt istnienia i treść poszczególnych protokołów powinny być brane pod uwagę przy

¹³⁰ Por. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 397 oraz s. 441–443. Ten sposób wykładni konwencji CMR podkreślany jest w wielu wyrokach, szczególnie niemieckich (patrz np. tak wyroki OLG München z 23 lipca 1996 r., TR 1997, s. 33–34; OLG Hamburg z 14 czerwca 1999 r., TR 2000, s. 29–31 oraz OLG Köln z 27 września 2005 r., TR 2007, s. 316–320). Także na gruncie orzecznictwa angielskiego, pomimo implementowania konwencji CMR do wewnętrznego porządku prawnego, podkreśla się konieczność odezwania się od literalnej wykładni i przyjęcia metod wykładni właściwych dla konwencji międzynarodowych. Znamienne jest tu zwłaszcza stanowisko sędziów Denninga i Roskilla w sprawie, w której zapadł wyrok Court of Appeal z 20 listopada 1976 r., All ER 1977, s. 522, a następnie House of Lords z 9. listopada 1977 r. (znanej pod nazwą Buchanan). Patrz też A.C. Hardingham, *Damages under CMR: The decision of the House of Lords*, LMCLQ 1978, s. 51–55. Podobne stanowisko lord Denning zajął w sprawie zakończonej wyrokiem *Queen's Bench Division* z 27 lutego 1969 r., QB 1969, nr 1, s. 652–655, w którym stwierdził konieczność sięgania do francuskiej oryginalnej wersji konwencji warszawskiej, a nie poprzestawania na angielskim jej przekładzie, zawartym w ustawie implementującej konwencję. Uzasadniając swoje stanowisko odwołał się on do zobowiązań prawnomiędzynarodowych, zamiaru parlamentu, aby francuskiej wersji językowej nadać pełną skuteczność poprzez dokładne tłumaczenie na angielski oraz praktykę sądów innych państw.

¹³¹ Por. K.F. Haak, *The CMR – Interpretation...* (w:) *International Carriage of Goods...*, s. 227.

¹³² Tak OLG München w wyroku z 23 lipca 1996 r., TR 1997, s. 33–34; OLG Hamburg w wyroku z 14 czerwca 1999 r., TR 2000, s. 29–31 oraz OLG Köln w wyroku z 27 września 2005 r., TR 2007, s. 316–320.

¹³³ Postulat taki formułuje m.in. K.F. Haak *The CMR – Interpretation...* (w:) *International Carriage of Goods...*, s. 225.

¹³⁴ Por. M. A. Clarke, *Carriage by Road*, JBL 2002, nr 2, s. 215–216.

interpretacji postanowień konwencji CMR także przez sądy państw, które jej nie przyjęły. Nie chodzi oczywiście o stosowanie przepisów tych protokołów, a o uwzględnienie faktu ich utworzenia oraz treści, które mogą wpływać na sposób rozumienia postanowień pierwotnej wersji konwencji CMR. Przykładowo, okoliczność prac nad unormowaniem elektronicznego listu przewozowego (a także elektronicznej formy sporządzania innych dokumentów przewidzianych postanowieniami konwencji CMR) i podpisania stosownego protokołu w tej sprawie nie może być obojętna na sposób rozumienia tych przepisów konwencji CMR, które wymagają zachowania formy pisemnej.

Konwencja CMR nie zawiera żadnych załączników. W Protokole Podpisania konwencji CMR, strony zobowiązały się m.in. do podjęcia negocjacji odrębnych konwencji, dotyczących przewozu rzeczy przesiedlenia oraz przewozów multimodalnych¹³⁵. Okoliczność ta nie może być pominięta przy wykładni postanowień konwencji CMR dotyczących zakresu jej zastosowania (zobacz uwagi zawarte w części 2.3. książki).

Jeśli chodzi o jednostronne dokumenty sporządzone przez strony w związku z zawarciem konwencji CMR, postanowienie art. 46 ust. 1, że „każdy kraj będzie mógł w chwili składania dokumentów ratyfikacji lub przystąpienia albo w każdej chwili później oświadczyć drogą notyfikacji, skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że niniejsza Konwencja będzie miała zastosowanie do wszystkich lub części terytoriów, które reprezentuje on w stosunkach międzynarodowych. Konwencja będzie miała zastosowanie do terytorium lub do terytoriów wymienionych w notyfikacji, poczynając od dziewięćdziesiątego dnia po otrzymaniu tej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego, albo jeżeli Konwencja nie weszła jeszcze w życie, od daty jej wejścia w życie”. Każdy kraj, który złoży takie oświadczenie, mające na celu spowodowanie zastosowania konwencji CMR do terytorium, które reprezentuje on w stosunkach międzynarodowych, będzie mógł zgodnie z art. 44 wypowiedzieć konwencję CMR w odniesieniu do tego terytorium (art. 46 ust. 2 konwencji CMR).

Z kolei przepis art. 48 przewiduje, że każda umawiająca się strona będzie mogła w chwili podpisywania lub ratyfikowania konwencji CMR albo przystąpienia do niej oświadczyć, że nie uważa się za związaną jej art. 47 (dotyczącym jurysdykcji MTS w zakresie rozstrzygania sporów

¹³⁵ Protokół Podpisania konwencji CMR opublikowany został w Polsce wraz z konwencją.