

**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

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa



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 uspołecznionej 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*

Krzysztof Wesółowski – doktor nauk prawnych; pracownik Uniwersytetu Szczecińskiego; radca prawny; autor kilkudziesięciu prac z zakresu prawa cywilnego (głównie dotyczących umowy przewozu), w tym m.in. książek: *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody przy przewozie przesyłek w świetle ustawy – Prawo przewozowe* (wyd. 2, 1995), *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR* (współautor W. Górski, wyd. 2, 2009).

- W książce omówiono instytucje prawne unormowane w konwencji genewskiej z 1956 r. o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), m.in. list przewozowy, rozporządzenie towarem, przeszkody w przewozie i wydaniu towaru, zasady odpowiedzialności, ustalania wysokości odszkodowania, dochodzenia roszczeń, przewozy wykonywane przez kilku przewoźników – zgodnie z regułami wykładni właściwymi dla norm zawartych w konwencjach międzynarodowych. Wskazano problemy wynikające z CMR i przytoczono – poddane krytycznej analizie – rozwiązania wynikające z literatury i orzecznictwa. Autor przedstawił też wiele własnych propozycji rozstrzygnięć wraz z ich naukowym uzasadnieniem.
- Wykładnia przepisów CMR uwzględniła szeroki kontekst wynikający z przepisów prawa międzynarodowego, unijnego i krajowego. Książka zawiera uwagi prawnoporównawcze, odnoszące się do innych konwencji międzynarodowych z dziedziny prawa przewozowego.
- Publikacja przeznaczona jest dla prawników zajmujących się problematyką umowy przewozu zarówno w wymiarze teoretycznym, jak i praktycznym – sędziów, adwokatów, radców prawnych, pracowników przedsiębiorstw przewozowych i spedycyjnych oraz ubezpieczycieli.

ISSN 1897-4392
ISBN 978-83-264-4263-6



9 788326 442636

Cena 149 zł
(w tym 5% VAT)

Zamówienia:

infolinia 801 04 45 45, fax 22 535 80 01
zamowienia.książki@wolterskluwer.pl
www.wolterskluwer.pl
księgarnia internetowa www.profinfo.pl