

# KONWENCJA O UMOWIE MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU DROGOWEGO TOWARÓW (CMR)

KOMENTARZ

Krzysztof Wesołowski  
Dorota Ambrożuk  
Daniel Dąbrowski

PRAKTYCZNE KOMENTARZE LEX



LEX

a Wolters Kluwer business



# KONWENCJA O UMOWIE MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU DROGOWEGO TOWARÓW (CMR)

KOMENTARZ

Krzysztof Wesołowski  
Dorota Ambrożuk  
Daniel Dąbrowski

Zamów książkę w księgarni internetowej

**profinfo.pl**  
księgarnia internetowa



LEX

a Wolters Kluwer business

Warszawa 2015

*Stan prawny na 15 kwietnia 2015 r.*

Recenzent

*Dr hab. Leszek Ogiegło, prof. UŚ*

Wydawca

*Izabella Malecka*

Redaktor prowadzący

*Adam Choiński*

Opracowanie redakcyjne

*Agnieszka Zagozda*

Łamanie

*JustLuk Łukasz Drzewiecki, Justyna Szumiel, Krystyna Szych*

Autrzy komentarzy do poszczególnych części:

Dorota Ambrożuk: art. 23–27, 30, 32–33

Dorota Ambrożuk, Krzysztof Wesołowski: art. 29, 31

Daniel Dąbrowski: art. 1, 3–11

Daniel Dąbrowski, Krzysztof Wesołowski: art. 12–16

Krzysztof Wesołowski: wprowadzenie, art. 2, 17–22, 28, 34–41, 51

© Copyright by

Wolters Kluwer SA, 2015

ISBN: 978-83-264-8205-2

Wydane przez:

Wolters Kluwer SA

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: [ksiazki@wolterskluwer.pl](mailto:ksiazki@wolterskluwer.pl)

[www.wolterskluwer.pl](http://www.wolterskluwer.pl)

księgarnia internetowa [www.profinfo.pl](http://www.profinfo.pl)

*Pamięci Profesora Władysława Górskiego*



## SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów .....	9
Wprowadzenie .....	15
Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i protokół podpisania, sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. ....	47
Wstęp .....	50
Rozdział I	
Zakres stosowania .....	51
Rozdział II	
Osoby, za które odpowiada przewoźnik .....	85
Rozdział III	
Zawarcie i wykonanie umowy przewozu .....	94
Rozdział IV	
Odpowiedzialność przewoźnika .....	202
Rozdział V	
Reklamacje i roszczenia .....	364
Rozdział VI	
Postanowienia dotyczące przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników .....	425

Rozdział VII	
Nieważność klauzul sprzecznych z Konwencją .....	467
Rozdział VIII	
Postanowienia końcowe .....	470
Protokół podpisania .....	482
Bibliografia .....	485



## WYKAZ SKRÓTÓW

### Akty prawne

- ADR, Umowa ADR – Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów i ładunków niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 815, zał.)
- CIM 1952 – Konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami podpisana w Bernie dnia 25 października 1952 r. (Dz. U. z 1956 r. Nr 57, poz. 259 z późn. zm., zał.)
- CMR, Konwencja – Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 z późn. zm., zał.)
- k.c. – ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r. poz. 121 z późn. zm.)
- konwencja lugańska – Konwencja o jurysdykcji i uznawaniu oraz wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych sporządzona w Lugano dnia 30 października 2007 r. (Dz. Urz. UE L 339 z 21.12.2007, s. 3, z późn. zm.)
- konwencja montrealaska – 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 z późn. zm.)
- konwencja RU/CIM – załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Ber-

- nie z dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158, z późn. zm.), zmienionej protokołem sporządzonym w Wilnie dnia 3 czerwca 1999 r. (tekst jedn.: Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 z późn. zm.)
- konwencja warszawska – Konwencja o ujednostajnieniu niektórych przepisów, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49 z późn. zm.)
- k.p.c. – ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 101 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, zał.)
- p.p.m. – ustawa z dnia 4 lutego 2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (Dz. U. Nr 80, poz. 432 z późn. zm.)
- 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., <https://treaties.un.org/doc/Treaties/2008/03/20080303%2006-53%20PM/CTC-xi-B-11b.pdf>
- pr. przew. – ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jedn.: Dz. U. z 2012 r. poz. 1173 z późn. zm.)
- reguły hasko-visbijskie – 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 z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 44/2001 – rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w spra-

- wach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. WE L 12 z 16.01.2001, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 19, t. 4, s. 42, z późn. zm.)
- rozporządzenie nr 1215/2012 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. UE L 351 z 20.12.2012, s. 1, z późn. zm.)
- rozporządzenie Rzym I – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) (Dz. Urz. UE L 177 z 4.07.2008, s. 6, z późn. zm.)
- statut MTS – Karta Narodów Zjednoczonych, Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości i Porozumienie ustanawiające Komisję Przygotowawczą Narodów Zjednoczonych (Dz. U. z 1947 r. Nr 23, poz. 90 z późn. zm.)

### Czasopisma i orzecznictwo

- All ER – All England Law Reports
- BH – Bírósaí 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 Transporti
- DV – Deutsche Verkehrszeitung
- Dz. Urz. UE/WE – Dzienanik Urzędowy Unii Europejskiej / Wspólnot Europejskich
- ECR – European Court Reports
- EJCCCL – European Journal of Commercial Contract Law
- ETL – European Transport Law
- FI – Il Foro Italiano
- FP – Il Foro Padano

GCM	– Giustizia Civile Massimario
JPA	– Jurisprudence du Port d'Anvers
KPP	– Kwartalnik Prawa Prywatnego
Lloyd's Rep.	– Lloyd's Law Report
LMCLQ	– Lloyd's Maritime and Commercial Law Quartet
NJ	– Nederlandse Jurisprudentie
NJW	– Neue juristische Wochenschrift – Rechtsprechungsreport
OSAB	– Orzecznictwo Sądów Apelacji Białostockiej
OSNC	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Cywilna
OSNC-ZD	– Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Cywilna Zbiór Dodatkowy
OSP	– Orzecznictwo Sądów Polskich
Pas.	– Pasicrisie belge
PPH	– Przegląd Prawa Handlowego
PPP	– Problemy Prawa Przewozowego
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 Procesuale
R. Pr.	– Radca Prawny
S&S	– Schip en Schade
TR	– Transportrecht
ULR	– Uniform Law Review
VR	– Versicherungsrecht
ZFRV	– Zeitschrift für Rechtsvergleichung, internationales Privatrecht und Europarecht

### Inne

BGH	– Bundesgerichtshof (niemiecki sąd najwyższy)
ETS	– Europejski Trybunał Sprawiedliwości

IRU	– International Road Transport Union
LG	– Landgericht (niemiecki sąd okręgowy)
MTS	– Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości
NSA	– Naczelny Sąd Administracyjny
OGH	– Obersten Gerichtshof (austriacki sąd najwyższy)
OLG	– Oberlandesgericht (niemiecki sąd apelacyjny)
SA	– sąd apelacyjny
SN	– Sąd Najwyższy
TSUE	– Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (poprzednio ETS)
UE	– Unia Europejska
WE	– Wspólnoty Europejskie

### Wykaz literatury powoływanej zapisem skróconym

- D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości...* – D. Ambrożuk, *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*, Warszawa 2011
- J. Basedow, *Übereinkommen internationaler...* – J. Basedow, *Übereinkommen internationaler Straßenverkehr* (w:) J. Basedow (red.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, München 1997
- M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...* – M.A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 2009
- A.E. Donald, *The CMR. The Convention on the Contract...* – A.E. Donald, *The CMR. The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*, London 1981
- W. Górski, *Umowa przewozu...* – W. Górski, *Umowa przewozu*, Warszawa 1983
- W. Górski, K. Wesolowski, *Komentarz...* – W. Górski, K. Wesolowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny – Prawo przewozowe – CMR*, Gdańsk 2009
- K.F. Haak, *The Liability of the Carrier...* – K.F. Haak, *The Liability of the Carrier under the CMR*, Hague 1986
- J.G. Helm, *Haftung für Schäden...* – J.G. Helm, *Haftung für Schäden an Frachtgüter*, Karlsruhe 1966
- K. Heuer, *Die Haftung des Frachtführers...* – K. Heuer, *Die Haftung des Frachtführers nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)*, Hamburg 1975

- M. Hoeks, *Multimodal Transport Law...* – M. Hoeks, *Multimodal Transport Law*, Alphen aan den Rijn 2010
- H. Jesser-Huß (w:) *Münchener Kommentar...* – H. Jesser-Huß (w:) B. Czerwenka, R. Herber (red.), *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, München 2009
- I. Koller, *Transportrecht...* – I. Koller, *Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*, München 2013
- R. Loewe, *Commentary on the Convention...* – R. Loewe, *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, ETL 1976, nr 11
- A. Messent, D. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage...* – A. Messent, D. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, London–Hong Kong 2000
- Międzynarodowe prawo handlowe...* – W. Popiołek (red.), *Międzynarodowe prawo handlowe*, Warszawa 2013
- H. Piekarczyk, *Odpowiedzialność przewoźnika...* – H. Piekarczyk, *Odpowiedzialność przewoźnika za szkody w lądowym transporcie towarów*, Warszawa 1977
- Prawo przewozowe...* – D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2014
- A. Recalde, *El „derecho de disposición”...* – A. Recalde, *El „derecho de disposición” en el transporte internacional de mercancías por carretera*, artykuł dostępny na stronie [http://www.indret.com/pdf/349\\_es.pdf](http://www.indret.com/pdf/349_es.pdf)
- R. Rodière, *The Convention on Road Transport...* – R. Rodière, *The Convention on Road Transport*, ETL 1970, 1971
- M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna...* – M. Stec, *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneza, charakter prawny, granice. Studium prawnoporównawcze*, Kraków 1993
- M. Stec, *Umowa przewozu...* – M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005
- T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika...* – T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika w drogowym przewozie przesyłek towarowych*, Warszawa 2013
- J. Theunis (red.), *International Carriage...* – J. Theunis (red.), *International Carriage of Goods by Road*, London–New York–Hamburg–Hong Kong 1987
- K.-H. Thume (red.), *Kommentar...* – K.-H. Thume (red.), *Kommentar CMR. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, Frankfurt am Main 2013
- K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...* – K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013

# WPROWADZENIE

## I. Ogólna charakterystyka CMR

Podpisana w dniu 19 maja 1956 r. Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) została przygotowana pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Prace nad nią trwały blisko dekadę i były prowadzone z udziałem przedstawicieli różnych państw oraz organizacji zrzeszających podmioty zainteresowane zunifikowaną regulacją umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Jej twórcy w dużej mierze wzorowali się na obowiązujących już konwencjach kolejowej (CIM) oraz lotniczej (konwencja warszawska). Konwencja weszła w życie dnia 2 lipca 1961 r. Polska aktem ratyfikacji związała się jej postanowieniami z dniem 27 kwietnia 1962 r. Obecnie do CMR należy ponad 50 państw<sup>1</sup>, w tym **wszystkie kraje Unii Europejskiej**.

---

<sup>1</sup> Obecnie stronami 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).

Konwencja była dwukrotnie nowelizowana (formalnie – uzupełniona<sup>2</sup>) dwoma protokołami. Po raz pierwszy Protokołem z 1978 r., który wprowadził zmianę sposobu ustalania kwotowej granicy wysokości odszkodowania za stan towaru (art. 23 ust. 3 CMR). Protokół z 1978 r. wszedł w życie w dniu 28 grudnia 1980 r.<sup>3</sup> Został ratyfikowany przez większość państw-stron Konwencji, w tym także przez Polskę.

Drugie uzupełnienie dokonane zostało Protokołem z 2008 r. w sprawie elektronicznego listu przewozowego<sup>4</sup>. Protokół ten wszedł w życie w dniu 5 czerwca 2011 r. po jego ratyfikacji przez pierwszych pięć państw-stron Konwencji (Bułgaria, Finlandia, Litwa, Łotwa, Szwajcaria)<sup>5</sup>. Polska jeszcze nie ratyfikowała tego protokołu.

Dokonane oboma protokołami nowelizacje prowadzą do dezintegracji systemu, nawet jeśli formalnie traktowane są jako uzupełnienia CMR. Nie wszystkie bowiem państwa-strony Konwencji podpisały (przystąpiły) i ratyfikowały wyżej wymienione protokoły. Zamiast jednolitego reżimu w zakresie umowy międzynarodowego przewozu drogowego obowiązuje ich w istocie wiele<sup>6</sup>. Trzeba przy tym uwzględnić nie tylko liczbę proto-

---

<sup>2</sup> M. Evans, *Peut-on revoir la Convention CMR?* (w:) International Road Transport Union, *Transport International de marchandises par route (CMR)*, Genève 1988, s. 222.

<sup>3</sup> 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), Słowenia (2013), 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).

<sup>4</sup> Tekst Protokołu można znaleźć na stronie [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/e-cmre.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/e-cmre.pdf), dostęp: dnia 19 marca 2015 r.

<sup>5</sup> Obecnie stronami Protokołu są: Belgia (2008), Bułgaria (2010), Republika Czeska (2011), Dania (2013), Finlandia (2008), Łotwa (2010), Litwa (2011), Holandia (2009), Norwegia (2008), Słowacja (2014), Hiszpania (2011), Szwecja (2008), Szwajcaria (2009).

<sup>6</sup> 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, s. 22–37; J. Łopuski, *Unifikacja prawa morskiego. Podejście europejskie i amerykańskie* (w:) L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar (red.), *Rozprawy prawnicze. Księga pamiątkowa Profesora Maksymiliana Pazdana*, Kraków 2005, s. 439–447; J. Młynarczyk, *Nowe ujęcie międzynarodowej regulacji umowy przewozu ładunku morzem* (w:) L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar (red.), *Rozprawy prawnicze...*, s. 449–458.



kołów zmieniających Konwencję, lecz także rozwiązania alternatywne, jakie one przewidują (zwłaszcza Protokół z 1978 r.), a także możliwość składania zastrzeżeń przez państwa podpisujące (przystępujące) Konwencję i protokoły. Problem, w jakiej wersji Konwencja powinna być stosowana w danej sytuacji, musi być oceniany w świetle postanowień konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów (art. 30 ust. 4 KPT). Prawo traktatów (art. 28 KPT) decyduje także o kwestiach intertemporalnych związanych z wejściem w życie protokołów<sup>7</sup>.

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

Konwencja CMR należy zatem do grupy konwencji międzynarodowych ujednolicających regulacje prywatnoprawne. Z jej istoty, tak jak z istoty każdej umowy międzynarodowej, wynika obowiązek po stronie państw, które ją ratyfikowały, zapewnienia skuteczności uzgodnień ujednolicających<sup>8</sup>. Sama Konwencja nie określa sposobu wykonania tego obowiązku. Biorąc jednak pod uwagę okoliczność, że przepisy w niej zawarte są sformułowane w sposób wystarczająco kompletny i konkret-

<sup>7</sup> Bliżej zob. K. Wesółowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 36 i n.

<sup>8</sup> Tak A. Całus, *Umowa międzynarodowa jako instrument ujednolicania porządków prawnych w dziedzinie prawa prywatnego* (w:) L. Ogiegło, W. Popiołek, M. Szpunar (red.), *Rozprawy prawnicze...*, s. 383.

ny, aby stać się podstawą prawną rozstrzygnięć o prawach i obowiązkach adresatów norm z nich wynikających (uczestników międzynarodowego przewozu drogowego), CMR jest aktem prawnym znajdującym **bezpośrednie zastosowanie**. Konwencja należy zatem do umów **samowykonalnych** (*self-executing*) i wywołujących **bezpośredni skutek** (*direct effect*)<sup>9</sup>. Nie powinna być zatem implementowana do wewnętrznego porządku prawnego przez wydanie aktu prawnego zawierającego powtórzone z Konwencji przepisy. Kwestia ta nie jest jednak przedmiotem wyrażonej regulacji, stąd też w niektórych państwach (Wielka Brytania<sup>10</sup>, Szwecja<sup>11</sup>) przyjęto inny sposób wdrożenia Konwencji do wewnętrznego porządku prawnego, a mianowicie przez wydanie wewnętrznych ustaw o treści stanowiącej powtórzenie treści samej Konwencji (tzw. paralelizacja, powtórzenie)<sup>12</sup>. CMR jest konwencją międzynarodową, w odniesieniu do której występuje tzw. efekt horyzontalny. Reguluje ona bowiem stosunki między **równorzędnymi podmiotami w obrocie prywatnoprawnym**<sup>13</sup>.

Sądy poszczególnych państw-stron Konwencji są obowiązane do jej stosowania **niezależnie od woli stron umowy przewozu**, jeśli tylko zaistnieją przesłanki jej stosowania wynikające z postanowienia art. 1 ust. 1 CMR. Wniosek taki należy wysnuć zarówno z przepisu art. 1 CMR, jak i z przepisu art. 41 CMR, stanowiącego o imperatywnym charakterze przepisów Konwencji. Skoro nie jest dopuszczalne odmienne od treści Konwencji uregulowanie w umowie poszczególnych kwestii, to tym bar-

<sup>9</sup> Odnośnie do umów samowykonalnych zob. 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. Wyzumskiej, *Umowy międzynarodowe, teoria i praktyka*, Warszawa 2006, s. 566–576, oraz M. Safjan (w:) *System Prawa Prywatnego*, t. 1, M. Safjan (red.), *Prawo cywilne – część ogólna*, Warszawa 2007, s. 162.

<sup>10</sup> Por. M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 3.

<sup>11</sup> Por. M. Schmitt (w:) T. Eckardt [i in.], *Multimodal Transport Including Cross-border Road Haulage – Will the CMR Apply?*, EJCL 2010, vol. 2, nr 3, s. 160–161.

<sup>12</sup> Rodzi to określone problemy interpretacyjne, w szczególności pokusę pomijania przy interpretacji takich ustaw dyrektyw wykładni właściwych dla prawa międzynarodowego Por. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 398–399.

<sup>13</sup> Por. M. Safjan (w:) *System Prawa Prywatnego...*, t. 1, 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.

dziej nie jest możliwe odwołanie się w umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów do innych przepisów niż CMR<sup>14</sup>.

Konwencja zawiera normy o charakterze **bezwzględnie wiążącym** (art. 41 CMR). Wyjątek stanowią przepisy art. 37 i 38 CMR, dotyczące roszczeń regresowych między przewoźnikami sukcesywnymi, które mają dyspozytywny charakter.

Dzięki temu, że przy tworzeniu Konwencji brali udział przedstawiciele różnych organizacji i różnych państw, CMR jest aktem prawnym, który w wysokim stopniu równoważy rozbieżne interesy uczestników procesu transportowego. Zapewne dlatego Konwencja bez istotnych zmian obowiązuje już ponad pół wieku, stale poszerzając terytorialny zakres obowiązywania.

Z drugiej jednak strony dążenie do kompromisu spowodowało, że twórcy Konwencji 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 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. Twórcy CMR nie uniknęli także ewidentnych pomyłek.

---

<sup>14</sup> Choć kwestia ta nie budzi wątpliwości w nauce prawa i orzecznictwie sądów zdecydowanej większości państw-stron Konwencji, 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 CMR. Tak np. wyrok Corte di Cassazione z dnia 28 listopada 1975 r., RDc 1976, s. 101–114; wyrok Corte d'Appello di Milano z dnia 26 maja 1981 r., FP 1981, s. 242–251; wyrok Corte di Cassazione z dnia 19 czerwca 1981 r., FP 1981, s. 106; wyrok Corte di Cassazione z dnia 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 (tak np. wyrok Corte d'Appello di Trieste z dnia 19 marca 1980 r., RGCT, 1980, s. 963–964; wyrok Tribunale di Milano z dnia 11 lipca 1983 r., RGCT 1983, s. 931–936; wyrok Corte d'Appello di Brescia z dnia 1 czerwca 2001 r., DM 2002, s. 566–581).

## II. Miejsce CMR w porządku prawnym

### A. CMR a prawo krajowe

W polskim porządku prawnym CMR – jako ratyfikowana umowa międzynarodowa ogłoszona w Dzienniku Ustaw – jest źródłem prawa, stanowi **część krajowego porządku prawnego i podlega bezpośrednio stosowaniu**. Jednocześnie powinna być ona traktowana jako umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą Sejmu wyrażoną w formie ustawy, a co za tym idzie – **ma pierwszeństwo przed regulacjami zawartymi w ustawach** (art. 241 ust. 1 w zw. z art. 89 ust. 1 pkt 5 oraz art. 91 Konstytucji RP). Nie zmienia tej okoliczności niewłaściwy tryb ratyfikacji Protokołu z 1978 r.<sup>15</sup>

Twierdzenie o pierwszeństwie regulacji zawartej w CMR przed prawem wewnętrznym nie wyczerpuje zagadnienia wzajemnej relacji między CMR a prawem wewnętrznym. CMR nie reguluje bowiem w sposób wyczerpujący stosunków wynikających z międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Jak wynika ze wstępu do CMR, twórcy Konwencji postawili sobie za cel uregulowanie „warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego 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 regulacji<sup>16</sup>. CMR tego nie czyni (wyłącza jedynie z zakresu swojej regulacji przewozy niektórych rodzajów przesyłek – art. 1 ust. 4 CMR), nie podlega jednak dyskusji, że przedmiot jej regulacji nie obejmuje niektórych problemów wynikających z międzynarodowego przewozu drogowego towarów<sup>17</sup>, m.in. ustalenia wysokości przewoznego i innych opłat, niektórych tytułów odpowiedzialności przewoźnika (np. za niewykonanie umowy polegające na niepodstawieniu pojazdu w umówionym miejscu i czasie). Konwencja nie reguluje także ogólnych

---

<sup>15</sup> Zob. bliżej K. Wesolowski, *Umowa międzynarodowego przewozu...*, s. 48–49.

<sup>16</sup> Tak np. art. 4 konwencji wiedeńskiej z dnia 11 kwietnia 1980 r. o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów (Dz. U. z 1997 r. Nr 45, poz. 286).

<sup>17</sup> Por. R. Loewe, *Commentary on the Convention...*, s. 315–316; R. Rodière, *The Convention on Road Transport...*, s. 3; A. Messent, D. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage...*, s. 1–2.

zagadnień prawa kontraktowego, w szczególności przesłanek ważności umowy przewozu. Ponadto występujące w 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 CMR) wskazują jednoznacznie, że regulacja zawarta w Konwencji wymaga uzupełniania przepisami krajowymi. Dyskusyjne jest natomiast to, czy chodzi o przepisy prawa wewnętrznego *lex fori*<sup>18</sup>, czy też przepisy prawa wewnętrznego wyznaczone normami kolizyjnymi obowiązującymi w siedzibie sądu rozpatrującego sprawę<sup>19</sup>. W praktyce zauważa się tendencję sądów do stosowania w takiej sytuacji własnego prawa zarówno procesowego, jak i materialnego<sup>20</sup>. Takie podejście nie jest jednak właściwe. Sposób rozstrzygnięcia problemu powinien być uzależniony 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 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 daje się zauważyć tendencję polegającą na tym, że w braku wyraźnej regulacji określonej kwestii w przepisach CMR sięga się od razu po przepisy prawa wewnętrznego<sup>21</sup>. Wynika ona z braku rozróżnienia sytuacji, w której dane zagadnienie nie jest objęte przedmiotem regulacji zawartej w Konwen-

<sup>18</sup> Por. R. Rodière, *Droit des transports*, Paris 1977, s. 310–318; M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 8–10.

<sup>19</sup> Tak m.in. AR Breda w wyroku z dnia 16 grudnia 1969 r., ULC 1970, s. 301.

<sup>20</sup> Tendencję tę widać w orzecznictwie polskiego Sądu Najwyższego. Por. np. wyrok SN z dnia 9 września 2003 r., II CKN 415/01, OSNC 2004, nr 10, poz. 163, w którym sąd dla zastosowania prawa polskiego powołał się na przepis art. 1 ust. 3 pr. przew.

<sup>21</sup> Przykładem może być stanowisko sądów powszechnych w sprawie zakończonej wyrokiem SN z dnia 22 listopada 2007 r., III CSK 150/07, OSNC-ZD 2008, nr 2, poz. 53, z częściowo krytyczną glosą K. Wesołowskiego (LEX/el. 2015), w którym sądy obu instancji uznały, że wobec braku w CMR określenia momentu końcowego zawieszenia biegu przedawnienia na czas rozpatrywania reklamacji należy stosować w tym zakresie prawo wewnętrzne (prawo przewozowe), nie zważając na odmienny charakter reklamacji na gruncie CMR i ustawy – Prawo przewozowe. 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.

cji, od sytuacji, w której regulacja konwencyjna danego zagadnienia jest uboższa o pewne elementy w stosunku do analogicznych unormowań zawartych w prawie wewnętrznym, co jednak nie oznacza, że regulacja ta jest niepełna<sup>22</sup>.

Stosowanie prawa krajowego jest uzasadnione wyłącznie w przypadku, gdy dane zagadnienie **nie jest objęte zakresem** regulacji konwencyjnej. W przypadku regulacji uboższej w porównaniu z analogicznymi regulacjami prawa krajowego należy przede wszystkim podjąć odpowiednie czynności interpretacyjne zmierzające do odpowiedzi na pytanie, czy brak określonego elementu regulacji jest zamierzony czy też przypadkowy. Jedyne druga z powyższych odpowiedzi pozwala na podjęcie działań zmierzających do wypełnienia swoistej luki, i to niekoniecznie przez zastosowanie prawa krajowego. Wprawdzie CMR nie zawiera postanowienia analogicznego do przepisu art. 7 ust. 2 Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów, sporządzonej w Wiedniu dnia 11 kwietnia 1980 r. (Dz. U. Nr 45, poz. 286) 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 gruncie CMR<sup>23</sup>.

Niezależnie od tego dopuszczalną metodą jest **analogia w ramach samej Konwencji**<sup>24</sup>. Pośpieszne sięganie do rozwiązań obowiązujących w prawie krajowym nie uwzględnia międzynarodowego charakteru interpretowanego aktu, potrzeby jego jednolitego stosowania i kłóci się z celem CMR, jakim jest ujednoczenie regulacji umowy przewozu w skali

<sup>22</sup> Sytuacje taką określa się niekiedy mianem luki wewnętrznej. Tak np. M. Pazdan (w:) M. Pazdan (red.), *Konwencja wiedeńska o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów, Komentarz*, Kraków 2001, s. 131.

<sup>23</sup> Tak np. K.F. Haak, *The liability of the Carrier...*, s. 31 i n.; K.F. Haak, *The CMR – Interpretation* (w:) J. Theunis (red.), *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, 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 CMR. Sama Konwencja nie formułuje bowiem wprost takich zasad. Por. w tym zakresie M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 13–14.

<sup>24</sup> Por. J. Rajski, *Jednolite zasady wykładni przepisów konwencji wiedeńskiej o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów*, KPP 1999, z. 3, s. 425, który formułuje warunki analogii na gruncie konwencji.

ponadnarodowej<sup>25</sup>. Stąd też zasadny jest postulat, aby przy wypełnianiu luk w Konwencji w maksymalnym stopniu wykorzystać możliwości interpretacyjne tkwiące w niej samej.

## B. CMR a normy kolizyjne

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 konwencyjnej<sup>26</sup>. Dotyczy to także CMR. Przepisy kolizyjne wskazują zatem prawo wewnętrzne, które reguluje zagadnienia nieunormowane w Konwencji. Ścisłej rzecz ujmując, do oceny różnych problemów wynikających z jednej umowy międzynarodowego przewozu drogowego oprócz samej CMR zastosowanie może mieć więcej niż jeden system prawa krajowego. Jest to konsekwencją tego, że **CMR 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 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 CMR), wynikająca – w zależności od okoliczności – czy to z przepisów prawa Unii Europejskiej, czy też prawa krajowego<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> 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 CMR kształtować się będzie w sposób niejednolity (dualistyczny), co znacząco osłabi jego wpływ na stosowanie prawa konwencyjnego przez inne (zagraniczne) sądy.

<sup>26</sup> Zwraca na to uwagę M. Sośniak, *Funkcje i charakter międzynarodowych przewozów lądem*, PPP 1983, nr 5, s. 15–16.

<sup>27</sup> W myśl postanowienia art. 5 rozporządzenia Rzym I, 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 znacznym



Wymienione wyżej akty prawne zawierające postanowienia kolizyjne umożliwiają stronom umów zobowiązaniowych dokonanie wyboru prawa właściwego dla oceny ich stosunku (art. 3 rozporządzenia Rzym I; art. 4 p.p.m.). Tak zwana **kolizyjna autonomia woli** w zakresie stosunków zobowiązaniowych stanowi podstawową zasadę prawa kolizyjnego<sup>28</sup>. Wydaje się jednak, że nie daje ona możliwości wyboru przez strony umowy przewozu międzynarodowego odmiennego prawa niż to, które jest wskazane przez normy kolizyjne zawarte w samej Konwencji, ze względu na imperatywny charakter zawartych w niej norm. Charakter ten powoduje, że 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 w przypadku wyboru jako właściwego prawa państwa, które nie jest stroną Konwencji, zwłaszcza w sytuacji, gdy jest możliwa jednocześnie jurysdykcja tego państwa. Istnieje prawdopodobieństwo, że sąd takiego państwa nie stosowałby przepisów CMR. To z kolei mogłoby stanowić podstawę do wydania przez sąd państwa-strony Konwencji orzeczenia odmawiającego wykonania wyroku takiego sądu.

Powyższe nie oznacza jednak, że kolizyjna autonomia woli w zakresie stosunków unormowanych CMR jest wyłączona czy pozbawiona znaczenia. Nawet jeśli zostaje ograniczona do prawa państwa-strony Konwencji, pozwala na stosowanie **wybranego przez strony prawa co do kwestii nieunormowanych Konwencją**.

### C. CMR a prawo Unii Europejskiej

Prawo Unii Europejskiej zasadniczo nie reguluje zagadnień będących przedmiotem CMR. Wyjątek stanowią zagadnienia jurysdykcji i wykonywania wyroków sądów zagranicznych. Problemy, o których mowa, są unormowane przepisami art. 31 CMR (w odniesieniu do roszczeń wynikających z umów podlegających tej Konwencji) oraz przepisami ogólnymi odnoszącymi się do wszelkich roszczeń w sprawach cywil-

---

ściślejszym związku z państwem innym niż państwo wyżej wskazane, stosuje się prawo tego innego państwa. Z kolei przepis art. 28 ust. 1 p.p.m. stanowi, że prawo właściwe dla zobowiązania umownego określa rozporządzenie Rzym I.

<sup>28</sup> Zob. motyw 11 wstępu i art. 3 rozporządzenia Rzym I i art. 4 p.p.m.



nych i handlowych (do których należą również roszczenia wynikające z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, regulowanej przepisami CMR). Przepisy te są obecnie zawarte w rozporządzeniu nr 1215/2012 dotyczącym jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych. Trybunał Sprawiedliwości UE kilkakrotnie wypowiadał się na temat wzajemnej relacji między tymi przepisami. Zasada **pierwszeństwa przepisów zawartych w konwencjach szczególnych** (obecnie wyrażona w art. 71 rozporządzenia nr 1215/2012) w świetle tego orzecznictwa jest stawiana jednak pod znakiem zapytania. Trybunał bowiem – mimo braku kompetencji do dokonywania wykładni przepisów CMR – próbuje narzucić taki sposób rozumienia przepisów Konwencji dotyczących jurysdykcji i wykonywania wyroków sądów zagranicznych, który pozostaje w pełnej harmonii z przepisami unijnymi<sup>29</sup>.

#### D. 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 CMR obowiązywały już regulacje międzynarodowe dotyczące przewozów morskich (konwencja o konosamentach, inaczej reguły haskie), lotniczych (konwencja warszawska) i kolejowych (CIM). Twórcy CMR sięgali zresztą do rozwiązań obowiązujących zwłaszcza w prawie kolejowym i lotniczym. Stąd też – mimo odmienności techniczno-eksploatacyjnych – wiele problemów zostało rozwiązanych w sposób zbliżony. Od czasu wejścia w życie CMR regulacje obowiązujące we wspomnianych gałęziach transportu uległy zmianom<sup>30</sup>, obowiązuje również konwencja międzynarodowa dotyczą-

<sup>29</sup> Na uwagę zasługują tu zwłaszcza dwa wyroki TSUE z dnia 4 maja 2010 r. w sprawie C-533/08, *TNT Express Nederland BV v. AXA Versicherung AG*, sentencja wyroku opublikowana w Dz. Urz. UE C 179 z 3.07.2010, s. 7, wyrok wraz z uzasadnieniem [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu), oraz z dnia 19 grudnia 2013 r. w sprawie C-452/12, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd v. Inter-Zuid Transport BV* przy udziale DTC Surhuisterveen BV, sentencja wyroku opublikowana w Dz. Urz. UE C 52 z 22.02.2014, s. 19/2, wyrok wraz z uzasadnieniem [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu).

<sup>30</sup> CIM po przyjęciu i podpisaniu CMR uległa kilku zmianom, a następnie została zastąpiona załącznikiem do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), tzw. RU/CIM, z dnia

ca żeglugi śródlądowej<sup>31</sup>. 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. CMR odnosi się zasadniczo do jednego problemu, a mianowicie do tzw. przewozów „na barana”, **unormowanych w art. 2 CMR**. 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.

Tę dość klarowną sytuację w zakresie wzajemnej relacji między CMR a innymi konwencjami przewozowymi skomplikowałyby wejście w życie podpisanej w dniu 23 września 2009 r. w Rotterdamie Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowego przewozu towarów,

---

9 maja 1980 r., zmienionym Protokołem zmian z dnia 3 czerwca 1999 r. Zob. bliżej J. Godlewski, *Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)*, Gdynia 2007, s. 11–15. W transporcie lotniczym konwencja warszawska, która już w 1955 r. została znowelizowana protokołem haskim, została następnie uzupełniona konwencją z Guadalajary (1961 r.). Po bezskutecznych próbach jej zmodernizowania i skonsolidowania przyjęta została konwencja montrealaska. Zob. 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. z 1937 r. Nr 33, poz. 258 z późn. zm.) (reguły haskie) została zmieniona Protokołem Brukselskim z dnia 23 lutego 1968 r. (reguły Visby), a następnie protokołem z 1979 r. (Protokół SDR). Niezależnie od tego w 1978 r. uchwalona została Konwencja Narodów Zjednoczonych o przewozie towarów morzem (tzw. reguły hamburskie), niemająca jednak większego znaczenia praktycznego. W dniu 23 września 2009 r. została podpisana 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.

<sup>31</sup> Chodzi o konwencję budapeszteńską w sprawie umowy przewozu ładunków żeglugą śródlądową (CMNI) z dnia 3 października 2000 r. (CMNI nie jest ratyfikowana przez Polskę).

w całości lub częściowo, drogą morską (tzw. reguły rotterdamskie)<sup>32</sup>. Konwencja ta, opracowana pod auspicjami UNCITRAL na podstawie projektu przygotowanego przez Comité Maritime International, reguluje umowę przewozu towarów morzem, ale w przeciwieństwie do obecnie obowiązujących konwencji (reguł hasko-visbijskich i reguł hamburskich) może obejmować swoim zakresem także przewozy uzupełniające wobec przewozu morskiego z miejsca przejęcia towaru do portu i z portu do miejsca przeznaczenia (zgodnie z zasadą *door-to-door*). Zakres reguł rotterdamskich został zatem określony w myśl idei *maritime plus*<sup>33</sup>. Idea ta powoduje jednak możliwy konflikt reguł i konwencji gałęziowych, w szczególności CMR<sup>34</sup>. Omawianie tych problemów wykracza poza ramy komentarza, zwłaszcza że reguły rotterdamskie nie są jeszcze obowiązującym prawem, a perspektywa ich wejścia w życie nie jest oczywista<sup>35</sup>.

Niezależnie od relacji między CMR a konwencjami regulującymi umowę przewozu w innych gałęziach transportu możliwy jest konflikt norm zawartych w CMR a konwencjami międzynarodowymi, które regulują określone zagadnienia mające swoje unormowanie (nie zawsze kompletne) także w CMR. W pierwszej kolejności dotyczy to problematyki jurysdykcji, uznawania i wykonywania orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych. Kwestie te reguluje konwencja lugańska. Ze względu na podobieństwa między regulacjami tej konwencji a unormowaniem rozporządzenia nr 1215/2012, w szczególności faktem, że konwencja ta zawiera postanowienie dające priorytet regulacjom zawartym w konwencjach dotyczących spraw szczególnych, do kwestii wzajemnych relacji między konwencją lugańską a CMR aktualne co do zasady pozostają uwagi wy-

<sup>32</sup> Tekst reguł rotterdamskich jest dostępny m.in. w językach angielskim, francuskim i hiszpańskim w ETL z 2009 r., nr 4.

<sup>33</sup> Por. M. Dragun-Gertner, *Zakres zastosowania prawnego reżimu przewozu ładunku morzem według projektu konwencji UNCITRAL*, Prawo Morskie 2008, t. 24, s. 30–31; E. Eftestøl-Wilhelmsson, *The Rotterdam Rules in a European multimodal context*, The Journal of International Maritime Law 2010, z. 16, s. 274–275; E. Røsæg, *Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules*, The Journal of International Maritime Law 2009, z. 3, s. 242–245.

<sup>34</sup> W literaturze polskiej kwestie szczegółowo omawia D. Dąbrowski, *Reguły rotterdamskie a unimodalne konwencje przewozowe*, Studia Iuridica Toruniensia 2013, t. XII, s. 45–68.

<sup>35</sup> Odnośnie do ratyfikacji tej konwencji por. [http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en](http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en), dostęp: dnia 20 marca 2015 r.

rażone w poprzedniej części, dotyczące stosunku CMR do wyżej wymienionego rozporządzenia.

Wyjaśnienia wymaga także kwestia wzajemnej relacji między unormowaniem zawartym w CMR a postanowieniami Konwencji o prawie właściwym dla wypadków drogowych sporządzonej w Hadze dnia 4 maja 1971 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 63, poz. 585; w stosunku do Polski weszła w życie w dniu 28 maja 2002 r.). Konwencja ta dotyczy prawa właściwego dla pozaumownej odpowiedzialności cywilnej, wynikającej z wypadków drogowych. Szkody, w odniesieniu do których CMR reguluje odpowiedzialność, również mogą być rezultatem takich wypadków, a postanowienie art. 28 CMR nakazuje stosować wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności przewidziane Konwencją 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 CMR a konwencją haską z dnia 4 maja 1971 r. należy oceniać na podstawie postanowienia art. 15 tej konwencji. Stanowi on, 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 na podstawie kryterium specjalnego przedmiotu uregulowania<sup>36</sup>. W konsekwencji uznać należy, że **CMR ma pierwszeństwo przed regulacją wskazaną przez normy kolizyjne zawarte w konwencji haskiej**. Sąd rozpatrujący sprawę musi zatem wziąć pod uwagę normę zawartą w postanowieniu art. 28 CMR, nawet jeśli prawo właściwe wskazane przez konwencję haską zawiera regulację odmienną.

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

---

<sup>36</sup> Tak. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 270–273. Autor ten na podstawie lektury prac przygotowawczych dotyczących konwencji haskiej z dnia 4 maja 1971 r. stwierdza, że postanowienie art. 15 tej konwencji dotyczy właśnie przede wszystkim jej stosunku do CMR.

no umowy multilateralne, regulujące m.in. zagadnienia celne<sup>37</sup>, przewozu towarów niebezpiecznych<sup>38</sup>, czasu pracy kierowców<sup>39</sup> czy też wymogów technicznych pojazdów<sup>40</sup>, jak i umowy bilateralne<sup>41</sup>. Odmienny przedmiot regulacji wyklucza kolizję norm między tymi konwencjami a CMR. Mogą one jednak mieć wpływ na interpretację postanowień CMR.

### III. Interpretacja postanowień CMR

#### A. Uwagi wprowadzające

Konwencja CMR nie zawiera żadnych wskazówek interpretacyjnych. W zasadzie poza jednym wyjątkiem (art. 1 ust. 2 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 jeśli idzie o dokumenty używane do tego przewozu oraz odpowiedzialność przewoźnika”.

CMR, podobnie jak inne konwencje międzynarodowe regulujące stosunki cywilnoprawne, powstała jako **wyraz kompromisu** zawartego

---

<sup>37</sup> Dotyczy to m.in. Konwencji celnej z dnia 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 dnia 18 maja 1956 r. w sprawie pojemników wraz z Protokołem (Dz. U. z 1959 r. Nr 60, poz. 359), Konwencji z dnia 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 dnia 2 grudnia 1972 r. w sprawie kontenerów (Dz. U. z 1983 r. Nr 7, poz. 36), Konwencji celnej z dnia 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 dnia 2 grudnia 1972 r. o bezpiecznych kontenerach (Dz. U. z 1984 r. Nr 24, poz. 118).

<sup>38</sup> Umowa ADR.

<sup>39</sup> Umowa europejska z dnia 1 lipca 1970 r. dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR) (tekst jedn.: Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 ze sprost.).

<sup>40</sup> Porozumienie z dnia 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).

<sup>41</sup> Polska jest związana 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, Mołdawią, Norwegią, Rosją, Rumunią, Słowacją, Słowenią, Syrią, Szwajcarią, Tunezją, Turcją, Ukrainą, Uzbekistanem i Węgrami. Umowy te dotyczą kwestii administracyjnoprawnych.

na kilku płaszczyznach. Pierwsza płaszczyzna porozumienia dotyczy, najogólniej rzecz ujmując, różnych kultur prawnych, występujących w poszczególnych państwach. Stąd też używana terminologia, jak również unormowane w Konwencji instytucje nie zawsze odpowiadają 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 międzynarodowej<sup>42</sup>. W tym sensie postanowienia Konwencji stanowią „obce ciało” w systemach prawnych poszczególnych państw<sup>43</sup>. 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 interpretacji<sup>44</sup>. Sytuacja taka ma miejsce także w odniesieniu do CMR. Prawodawca międzynarodowy często świadomie używa terminologii neutralnej w stosunku do krajowych systemów prawnych (odwołując się np. do zwrotów o charakterze opisowym), tak aby nie kojarzyły się one ze znaczeniami, jakie nadaje się im w poszczególnych systemach prawnych<sup>45</sup>.

Druga płaszczyzna kompromisu dotyczy rozbieżnych interesów uczestników procesów transportowych, jak również państw uczestniczą-

---

<sup>42</sup> Por. J. Łopuski, *Międzynarodowa legislacja w żegludze morskiej – problemy istotne*, PiP 1976, z. 8–9, s. 97 i n. Zob. 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. Zob. też M. Catus, *Umowa międzynarodowa...*, s. 390.

<sup>43</sup> Por. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 395, który konwencję międzynarodową z zakresu prawa prywatnego określa mianem mikrosystemu w stosunku do krajowego makrosystemu prawa. Zob. też J. Basedow, *Qualifikation, Vorfrage und Anpassung In Internationalen Zivilverfahrensrecht* (w:) P.F. Schlosser (red.), *Materielles Recht und Prozessrecht und die Auswirkungen der Unterscheidung im Recht der Internationalen Zwangsvollstreckung*, Bielefeld 1992, s. 142.

<sup>44</sup> Por. K.F. Haak, *The CMR – Interpretation...*, s. 225, który zwraca uwagę na sprzeczności i niekompletności stąd wynikające.

<sup>45</sup> 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 (w tym CMR) jest rezygnacja z terminu „siła wyższa” i zastąpienie go zwrotem opisowym. Inną techniką prawodawczą zmierzającą do osiągnięcia jednolitości wykładni konwencji międzynarodowych jest metoda definiowania pojęć. Twórcy CMR techniką tą w zasadzie się nie posłużyli.

cych w utworzeniu Konwencji, 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 do przepisów krajowych.

Dodatkową trudnością w prawidłowej interpretacji Konwencji jest sporządzenie jej w dwóch oficjalnych, równouprawnionych wersjach językowych (angielskiej i francuskiej) – zob. w tym zakresie komentarz do art. 51 CMR.

## B. Podmioty dokonujące wykładni CMR

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

Przepisy CMR, jak zaznaczono, w swojej przeważającej większości mają charakter cywilnoprawny, a spory wynikające na tle ich przestrzegania są rozpatrywane przez sądy poszczególnych państw lub sądy arbitrażowe (polubowne). Organy te, stosując przepisy Konwencji, dokonują jednocześnie ich wykładni. Szczególne znaczenie w zakresie wykładni 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 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 w innych państwach. Orzecznictwo takie, podobnie jak i wypo-



wiedzi literatury, powinno być traktowane jako tzw. **pomocniczy środek interpretacji** Konwencji w rozumieniu przepisu art. 32 KPT<sup>46</sup>.

Konwencja przewiduje w przepisie art. 47 CMR możliwość rozstrzygnięcia przez **Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości** 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 pomiędzy suwerennymi podmiotami prawa międzynarodowego, pozostaje martwą literą prawa w stosunku do CMR. Spory wynikające na tle stosowania takich przepisów nie są sporami o charakterze prawnomiędzynarodowym 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 między państwami-stronami Konwencji dotyczącego jej stosowania, ale sytuacja taka ma raczej teoretyczny charakter<sup>47</sup>. Chodziłoby o powtarzające się i utrwalone w orzecznictwie jednego państwa naruszenia Konwencji, 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 pomiędzy określonymi państwami na tle stosowania 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 dlań w równej mierze wiążąca.

<sup>46</sup> Tak też orzecznictwo sądów zagranicznych i poglądy doktryny kwalifikuje M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 413. Nieco odmiennie Hoge Raad der Nederlanden w wyroku z dnia 18 grudnia 2009 r., ETL 2010, s. 101–108, który uznał, że wiodące orzecznictwo i jurisprudence państw-stron Konwencji jest elementem, który musi być brany pod uwagę przy wykładni CMR 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.

<sup>47</sup> 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 CMR znaczenie mają wyroki TSUE (dawniej ETS). Kwestia została już powyżej zasygnalizowana w części dotyczącej stosunku CMR do prawa unijnego. W tym miejscu należy jednak podkreślić, że **TSUE nie ma kompetencji** do dokonywania wykładni CMR. Konwencja ta, choć europejska u swoich źródeł<sup>48</sup>, nie należy do prawa unijnego. Kompetencje TSUE w zakresie wykładni wynikają z art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 z późn. zm. (dawny art. 234 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską). Zgodnie z tym przepisem TSUE 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 należą także umowy międzynarodowe, których Unia Europejska stała się stroną, zgodnie z postanowieniem art. 218 TFUE (dawny art. 300 TWE). Takie umowy są częścią porządku prawnego Unii Europejskiej, a co za tym idzie – podlegają kompetencji TSUE w zakresie ich wykładni. CMR nie stanowi jednak takiej umowy. Stronami CMR są państwa, w tym wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej, ale nie sama Unia. CMR nie zawiera także klauzuli przyznającej jurysdykcję TSUE.

Pomimo tego klarownego – zdawałoby się – stanu prawnego pojawiły się wątpliwości, czy kompetencji TSUE w zakresie wykładni CMR nie dałoby się wyprowadzić z dotychczasowego orzecznictwa Trybunału, w którym uznał on swoją kompetencję do dokonywania wykładni tzw. umów mieszanych<sup>49</sup>, a nawet umów, których stroną nie jest UE<sup>50</sup>. Dało to asumpt Hoge

<sup>48</sup> Europejski charakter CMR podkreśla H. Goik, *Niektóre węzłowe problemy międzynarodowego przewozu towarów w świetle konwencji transportu kolejowego i drogowego*, PPP 1983, nr 5, s. 52.

<sup>49</sup> Chodzi o umowy, które ze względu na kompetencje podzielone dotyczące uregulowanej dziedziny, zawarły zarówno państwa członkowskie, jak i UE.

<sup>50</sup> Swoją kompetencję do dokonywania wykładni takich umów Trybunał uzasadnił 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 CMR z punktu widzenia kategorii umów, których wykładni dokonywać może Trybunał Sprawiedliwości UE, także w świetle dotychczasowego orzecznictwa Trybunału, przeprowadza J. Kokott w swojej opinii Rzecznika Generalnego z dnia 28 stycznia 2010 r. w sprawie

Raad do wystąpienia do TSUE z pytaniami prejudycjalnymi dotyczącymi CMR. W wyroku TSUE z dnia 4 maja 2010 r. w sprawie C-533/08 *TNT Express Nederland B.V. v. AXA Versicherung*, Dz. Urz. UE C 179 z 3.07.2010, s. 7, Trybunał uznał się za nieuprawniony do dokonywania takiej wykładni. Jednocześnie jednak, formalnie dokonując interpretacji prawa unijnego (art. 71 rozporządzenia nr 44/2001, obecnie art. 71 rozporządzenia nr 1215/2012, dotyczącego wzajemnych relacji tego rozporządzenia do tzw. konwencji w sprawach szczególnych, w tym CMR), TSUE sformułował warunki stosowania art. 31 CMR w obrębie Unii Europejskiej. Jeszcze dalej Trybunał poszedł w wyroku z dnia 19 grudnia 2013 w sprawie C-452/12, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd v. Inter-Zuid Transport BV*, przy udziale DTC Surhuisterveen BV, Dz. Urz. UE C 52 z 22.02.2014, s. 19/2.

Konstatacja braku kompetencji Trybunału do dokonywania wykładni CMR nie rozwiązuje zatem do końca problemu. W przypadku zbiegu norm wynikających z prawa unijnego i Konwencji Trybunał dokonuje bowiem wykładni norm unijnych, ale w aspekcie ich relacji do przepisów CMR. Formalnie nie chodzi zatem o pierwotną wykładnię Konwencji, ale 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 jest w pełni zrozumiała, o tyle jednak, sformułowanie wyroku Trybunału określające warunki stosowania CMR w relacjach na obszarze Unii Europejskiej w istocie stanowi wykładnię Konwencji. Nie powinno jednak budzić wątpliwości, że sądy krajowe nie są związane przyjętą przez Trybunał interpretacją postanowień CMR<sup>51</sup>.

Z powyższych uwag wynika, że **nie wypracowano** w odniesieniu do CMR **mechanizmów zapewniających jej jednolitą wykładnię w skali ponadnarodowej**. W szczególności brak jest jakiegoś międzynarodowego trybunału, do którego można byłoby zaskarżyć wyroki sądów krajowych lub który rozpatrywałby pytania prejudycjalne takich sądów<sup>52</sup>. Taki stan

---

C-533/08 *TNT Express Nederland B.V. v. AXA Versicherung AG*. Autorka dochodzi do jednoznacznego wniosku, że CMR nie mieści się w żadnej z wyżej wymienionych kategorii konwencji międzynarodowych, a co za tym idzie – TSUE nie jest uprawniony do pierwotnej wykładni.

<sup>51</sup> Tak J. Kokott w opinii Rzecznika Generalnego w sprawie C-533/08. Autorka mówi jednak wyraźnie o wykładni CMR przez Trybunał.

<sup>52</sup> Por. K.F. Haak, *The CMR – Interpretation...*, s. 224.

rzeczy dotyczy zasadniczo także innych konwencji zawierających ujednoczone przepisy prawa prywatnego. Wyjątek stanowią te konwencje międzynarodowe, które podlegają wykładni TSUE. Główna rola w procesie wykładni CMR przypada zatem sądom krajowym. Tym większe znaczenie ma stosowanie przez nie jednolitych reguł wykładni.

### C. Reguły wykładni CMR

Wykładnia CMR jako konwencji międzynarodowej jest dokonywana zasadniczo **tymi samymi metodami** interpretacyjnymi co wykładnia prawa krajowego<sup>53</sup>. 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 zostały wykształcone 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 zwyczajowe<sup>54</sup>, 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 publicznego<sup>55</sup>, powinny być stosowane także przy wykładni konwencji zawierających normy cywilnoprawne<sup>56</sup>. Konieczność sięgania przez sądy krajowe do zasad wykładni

<sup>53</sup> A. Wyrozumska, *Umowy międzynarodowe...*, s. 335.

<sup>54</sup> Tamże.

<sup>55</sup> A. Całus, *Umowa międzynarodowa...*, s. 382, zwraca uwagę na okoliczność braku wyodrębnienia w KPT norm dotyczących konwencji międzynarodowych zawierających ujednoczone normy prawa prywatnego.

<sup>56</sup> 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:) W.P. Heere (red.), *International Law and The Hague's 750th Anniversary*, The Hague 1999, s. 135 i n.; C. Bernasconi, *Rules of Interpretation Applicable to Private International Law Treaties: an Overview* (w:) W.P. Heere (red.), *International Law...*, s. 139 i n.; J.H.A. van Loon, *The Hague Conventions on Private International Law* (w:) F.G. Roberts (red.), *The Effect of Treaties in Domestic Law*,

prawa traktatowego przy interpretacji CMR wynika nie tylko z charakteru tego aktu prawnego, lecz także z konstytucyjnego obowiązku przestrzegania zobowiązań międzynarodowych (art. 9 Konstytucji RP)<sup>57</sup>. Konwencja wiedeńska zawiera tzw. ogólną regułę interpretacyjną (art. 31 ust. 1 KPT), odwołuje się do uzupełniających środków interpretacji (art. 32 KPT) oraz reguluje kwestie interpretacji traktatów, których autentyczny tekst został ustalony w dwóch lub więcej językach (art. 33 KPT).

Zgodnie z tzw. **ogólną regułą interpretacyjną** (art. 31 ust. 1 KPT) traktat powinien być interpretowany **w dobrej wierze**, zgodnie ze **zwyczajnym znaczeniem** nadawanym wyrażeniom występującym w traktacie **w ich kontekście, i w świetle jego przedmiotu i celu**. Reguła ta rozumiana jest jako wyraz tzw. wykładni **obiektywnej (tekstualnej)**, nakazującej przyjąć, że strony konwencji miały taką intencję, jaka wynika ze zwyczajnego znaczenia wyrażen w niej użytych<sup>58</sup>.

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, lecz również okoliczność, że prace przygotowawcze (*travaux préparatoires*) są jedynie uzupełniającym środkiem interpretacji<sup>59</sup>. Należy zatem domniemywać, że strony miały taką intencję, jaka wynika ze zwyczajnego znaczenia wyrażen przez nie użytych<sup>60</sup>. Inter-

---

London 1987, s. 224. Do konwencji o prawie traktatów odwołują się też autorzy wypowiadający się na temat interpretacji konwencji CMR. Zob. 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. Wyrozumska, *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 dnia 18 grudnia 2009 r., ETL 2010, s. 101–108.

<sup>57</sup> Tak A. Wyrozumska, *Umowy międzynarodowe...*, s. 366.

<sup>58</sup> Por. tamże, s. 335.

<sup>59</sup> Tak tamże, s. 329, 335.

<sup>60</sup> Por. C. Bernasconi, *Rules of Interpretation...*, s. 140.

pretując 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 konwencji<sup>61</sup>.

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 *traité-contrat*. W odniesieniu natomiast do konwencji typu *traité-loi* (zawierających normy ogólno-abstrakcyjne) zasada pewności obrotu prawnego nie pozwala na sięganie do nieuzewnętrzzonych w tekście konwencji intencji i motywów, którymi kierowały się strony, zawierając taką konwencję<sup>62</sup>. 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 CMR jako konwencja zawierająca normy o charakterze cywilnoprawnym jest stosowana przez sądy różnych państw, które mają ograniczone możliwości dociekania subiektywnych intencji twórców Konwencji. Co więcej, z punktu widzenia nieograniczonej liczby pod-

<sup>61</sup> Zwraca na to uwagę MTS w orzeczeniu cytowanym przez A. Wyrozumską, *Umowy międzynarodowe...*, s. 335.

<sup>62</sup> Por. S.E. Nahlik, *Kodeks prawa traktatów*, Warszawa 1976, s. 199.

miotów stosunków regulowanych Konwencją istotne jest to, co tekst Konwencji obiektywnie wyraża, a nie jaka była intencja jej twórców.

Konwencja wiedeńska 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 się odbywać z dużą ostrożnością. Te same określenia (zwroty, wyrażenia) w systemach prawnych poszczególnych państw mogą mieć różne znaczenia.

Odwołanie się do **dobrej wiary** (w **obiektywnym** tego słowa znaczeniu) 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 umowy<sup>63</sup>. 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.

Choć zasada interpretacji w dobrej wierze jest w pełni właściwa dla wykładni CMR, waga poszczególnych dyrektyw interpretacyjnych wyrowadzonych 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).

Znaczenie wyrażen użytych w Konwencji 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, aby poszczególne jej postanowienia pozbawione były znaczenia lub efektywności<sup>64</sup>.

---

<sup>63</sup> L. Erlich, *Interpretacja traktatów*, Warszawa 1957, s. 7–8.

<sup>64</sup> Tak A. Wyrozumska, *Umowy międzynarodowe...*, s. 345.

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 chodzi 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)<sup>65</sup>. **Wykładnia celowościowa** powinna być 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 jako takiej istotne jest ustalanie w procesie jej stosowania celów, jakie twórcy Konwencji przypisywali poszczególnym postanowieniom. Niewątpliwie pewna rola przypada tu wykładni historycznej, odwołującej się do materiałów powstałych na etapie tworzenia Konwencji i wypowiedzi jej twórców, oraz wykładni porównawczej, polegającej na analizie podobieństw i różnic między poszczególnymi przepisami CMR a regulującymi te same zagadnienia postanowieniami konwencji, które obowiązywały już w momencie tworzenia CMR (CIM, konwencji warszawskiej, reguł haskich) i które z natury rzeczy mogły stanowić pewnego rodzaju wzorzec.

**Wykładnia systemowa** przepisów CMR jest dopuszczalna, ale powinna się ograniczać do wnioskowań wynikających z **samej Konwencji**

---

<sup>65</sup> J. Łopuski, *Międzynarodowe konwencje cywilnoprawne – niektóre zagadnienia stosowania i wykładni* (w:) B. Kordasiewicz, E. Łętowska (red.), *Prace z prawa cywilnego wydane dla uczczenia pracy naukowej Profesora Józefa Stanisława Piątkowskiego*, Ossolineum 1985, s. 329, wskazuje, że efekt odwoływania się do „ogólnej filozofii” konwencji może być odwrotny do zamierzonego i stwarza zagrożenie dla jednolitości stosowania konwencji.



**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 charakter<sup>66</sup>.

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 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 w prawie krajowym, chyba że co innego wynika z treści samej konwencji. Jest to tzw. negatywny aspekt wykładni autonomicznej<sup>67</sup>. Trudniej jednak sformułować ściśle zasady

---

<sup>66</sup> Zwraca na to uwagę A. Kozłowski, *Interpretacja traktatu międzynarodowego w świetle jego kontekstu*, Warszawa 2002, s. 79.

<sup>67</sup> Por. M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 397 oraz 441–443. Ten sposób wykładni konwencji CMR jest podkreślany w wielu wyrokach, szczególnie niemieckich (zob. np. wyroki OLG München z dnia 23 lipca 1996 r., TR 1997, s. 33–34; OLG Hamburg z dnia 14 czerwca 1999 r., TR 2000, s. 29–31, oraz OLG Köln z dnia 27 września 2005 r., TR 2007, s. 316–320). Także na gruncie orzecznictwa angielskiego, mimo implementowania konwencji CMR do wewnętrznego porządku prawnego, podkreśla się konieczność oderwania 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 dnia 20 listopada 1976 r., All ER 1977, s. 522, a następnie House of Lords z dnia 9 listopada 1977 r. (znanej pod nazwą *Buchanan*). Zob. też A.C. Hardingham, *Damages under CMR: The decision of the House*



tworzące pozytywny aspekt takiej wykładni<sup>68</sup>. Niewątpliwie wymaga ona zastosowania podejścia porównawczego w odniesieniu do praktyki stosowania konwencji w poszczególnych państwach będących jej stronami<sup>69</sup>. Dyrektywą takiej wykładni jest dążenie do zapewnienia w maksymalnym stopniu celów konwencji<sup>70</sup>, w tym także przez interpretację dynamiczną, zapewniającą objęcie jej regulacją również stanów faktycznych niebranych pod rozwagę przez jej twórców<sup>71</sup>.

Kontekst, o którym mowa w art. 31 KPT, w odniesieniu do CMR jest stosunkowo skromny. Oprócz samego tekstu Konwencji 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 interpretacji postanowień Konwencji także przez sądy państw, które nie przyjęły Konwencji. Nie chodzi oczywiście o stosowanie przepisów tych protokołów, ale o uwzględnienie faktu ich utworzenia oraz o treści, które mogą wpływać na sposób rozumienia postanowień pierwotnej wersji Konwencji. Przykładowo, okoliczność prac nad unormowaniem elektronicznego listu przewozowego (a także elektronicznej formy sporządzania innych dokumentów przewidzianych postanowieniami Konwencji) i podpisania stosownego protokołu w tej sprawie nie może pozostawać bez wpływu na sposób rozumienia tych przepisów CMR, które wymagają zachowania formy pisemnej.

Konwencja nie zawiera żadnych załączników. W Protokole podpisania CMR strony zobowiązały się do podjęcia negocjacji odrębnych konwencji dotyczących przewozu rzeczy przesiedlenia oraz przewozów

---

*of Lords*, LMCLQ 1978, s. 51–55. Podobne stanowisko lord Denning zajął w sprawie zakończonej wyrokiem Queen's Bench Division z dnia 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 do zobowiązań prawnomiędzynarodowych, zamiaru parlamentu, aby francuskiej wersji językowej nadać pełną skuteczność przez dokładne tłumaczenie na angielski, oraz praktykę sądów innych państw.

<sup>68</sup> Por. K.F. Haak, *The CMR – Interpretation...*, s. 227.

<sup>69</sup> Por. orzeczenia sądów niemieckich cytowane w przypisie 67.

<sup>70</sup> Postulat taki formułuje m.in. K.F. Haak *The CMR – Interpretation...*, s. 225.

<sup>71</sup> Por. M.A. Clarke, *Carriage by Road*, JBL 2002, nr 2, s. 215–216.

multimodalnych<sup>72</sup>. Okoliczność ta nie może być pominięta przy wykładni postanowień Konwencji dotyczących zakresu jej zastosowania.

Jeśli chodzi o jednostronne dokumenty sporządzone przez strony w związku z zawarciem CMR, w grę wchodzi oświadczenia i zastrzeżenia składane w trybie art. 46 ust. 1 oraz art. 48 Konwencji (dotyczące terytoriów objętych Konwencją i jurysdykcji MTS), jak również analogiczne noty w odniesieniu do protokołów z 1978 r. i 2008 r. Ponadto Protokół z 1978 r. umożliwia państwu, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, i którego prawo nie zezwala na stosowanie jednostki rozrachunkowej w postaci specjalnego prawa ciągnięcia (SDR), złożenie w momencie ratyfikacji lub przystąpienia do protokołu albo w dowolnym późniejszym terminie oświadczenia, że ograniczenie odpowiedzialności przewidziane w art. 23 ust. 3 CMR do zastosowania na terytorium tego państwa, dokonywane będzie w tzw. złotych frankach (frankach Germinal). Niezależnie od przyjętego przez dane państwo sposobu ograniczenia wysokości odszkodowania (SDR lub franki Germinal), państwo ma obowiązek poinformowania Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych o sposobie obliczenia wartości waluty krajowej w odniesieniu do specjalnego prawa ciągnięcia (w państwach, które przyjęły SDR) lub w zależności od okoliczności – o wyniku przeliczenia kwoty ustalonej we frankach Germinal na walutę krajową. Wszystkie wyżej wymienione zastrzeżenia, noty i oświadczenia muszą być brane pod uwagę w procesie wykładni Konwencji, w szczególności przy określaniu zakresu jej zastosowania.

Pewne wątpliwości budzi odwoływanie się przy wykładni przepisów Konwencji do wszelkich norm prawa międzynarodowego obowiązujących w stosunkach między stronami, które mogą mieć znaczenie dla interpretacji traktatu. Przede wszystkim trzeba zaznaczyć, że konieczność jednolitej wykładni Konwencji we wszystkich stosunkach nią uregulowanych stawia pod znakiem zapytania wyciąganie wniosków co do treści CMR z norm prawa międzynarodowego, które nie dotyczą wszystkich państw – jej stron. Wymagałoby to każdorazowego badania, czy wszystkie strony CMR uczestniczą jednocześnie w innej konwencji międzynarodowej,

---

<sup>72</sup> Protokół podpisania CMR został opublikowany w Polsce wraz z Konwencją.

której regulacja miałaby być brana pod uwagę w procesie wykładni CMR. Normy międzynarodowego prawa zwyczajowego dotyczą z kolei przede wszystkim relacji publicznoprawnych.

Przy wykładni CMR widoczne są zabiegi polegające na sięganiu do konwencji międzynarodowych regulujących umowę przewozu w innych gałęziach transportu. Należy tu wyraźnie rozróżnić dwa różne procesy intelektualne występujące w procesie stosowania prawa. Pierwszy to analogia odwołująca się do postanowień tych konwencji, drugi to wykładnia porównawcza. **Analogia** na gruncie prawa międzynarodowego jest dopuszczalna jedynie **w ramach jednego aktu prawnego** (jednej konwencji). Konwencje międzynarodowe nie tworzą jednego systemu prawa. Nawet jeśli dotyczą podobnych zagadnień (regulacja międzynarodowej umowy przewozu), były tworzone z udziałem przedstawicieli różnych państw, w różnych okresach, pod auspicjami różnych organizacji. Nie można zatem czynić założeń właściwych dla jednego systemu (spójność, niesprzeczność, jednolitość pojęć, tożsamość założeń aksjologicznych itd.) w odniesieniu do całego prawa konwencyjnego<sup>73</sup>. Nie jest zatem możliwe analogiczne stosowanie norm wynikających z przepisów innych konwencji międzynarodowych przy rozstrzyganiu problemów wyrosłych na gruncie CMR<sup>74</sup>. Dotyczy to zarówno konwencji, które znane były twórcom Konwencji, jak i tych, które stworzone zostały później. W odniesieniu do pierwszych obok przeszkód wynikających z natury norm konwencyjnych dochodzi jeszcze jeden – skoro twórcy Konwencji znali określone rozwiązania obowiązujące na gruncie innych gałęzi transportu i nie przeję-

<sup>73</sup> W odniesieniu do konwencji z dziedziny prawa przewozowego używa się wprawdzie terminu „system”, ale ogranicza się je do grupy umów międzynarodowych, na którą składa się określona konwencja wraz z umowami ją zmieniającymi lub uzupełniającymi (np. system warszawski, na który składa się konwencja warszawska z 1929 r. wraz z Protokołem haskim z 1955 r. i konwencja z Guadalajary 1961 r.) bądź konwencje dotyczące przewozu różnych przedmiotów (osób i towarów) tym samym środkiem transportu (system berneński, na który przez kilkadziesiąt lat składały się konwencje CIM i CIV z protokołami je zmieniającymi, a obecnie konwencja COTIF z 1980 r. z załącznikami, m.in. RU/CIM i RU/CIV). Nie używa się natomiast terminu „system” w odniesieniu do wszystkich konwencji transportowych, choć ze względu na swój przedmiot regulacji można je zaliczyć do określonej grupy czy „rodziny” konwencji.

<sup>74</sup> A. Wyrozumka, *Umowy międzynarodowe...*, s. 341, przytacza opinię sędziego Badawi Pasha, który stwierdził, że analogia nigdy nie była zwyczajową techniką prawa międzynarodowego, co wiąże się z zasadą suwerenności państwa. Stąd też odwołanie się do analogii powinno być zawsze robione ostrożnie i z podejrzliwością (*with reserve and circumspection*).

li ich, ich intencją było odmienne unormowanie określonej kwestii bądź też uznali, że regulacje te są zbędne, bo norma z nich wynikająca może być wyprowadzona z innych regulacji.

Inaczej rzecz się przedstawia z **wykładnią porównawczą**. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby przy wykładni przepisów CMR sięgać do przepisów regulujących analogiczne problemy w innych konwencjach międzynarodowych, analizować podobieństwa i różnice dzielące je z interpretowanym przepisem, a także praktykę, jaka wykształciła się na tle ich stosowania w celu właściwego zrozumienia przepisu podlegającego procesowi wykładni. Co więcej, podkreśla się znaczenie komparatystyki prawniczej przy wykładni konwencji międzynarodowych zawierających ujednoczone przepisy z dziedziny prawa prywatnego<sup>75</sup>. W odniesieniu do CMR szczególnie przydatna jest analiza porównawcza odwołująca się do postanowień CIM i konwencji warszawskiej<sup>76</sup>.

Oprócz ogólnej zasady interpretacji KPT odwołuje się w postanowieniu art. 32 do tzw. **uzupełniających środków interpretacji**, wśród których wprost wymienia jedynie prace przygotowawcze (*travaux préparatoires*) do traktatu i okoliczności jego zawarcia. Środki te mają służyć potwierdzeniu znaczenia interpretowanego wyrażenia wynikającego z zastosowania ogólnej reguły interpretacyjnej zawartej w art. 31 KPT lub ustaleniu jego znaczenia w sytuacji, gdy interpretacja oparta na postanowieniach art. 31 KPT pozostawia to znaczenie dwuznacznym lub niejasnym albo też prowadzi do rezultatu wyraźnie absurdalnego lub nierozsądnego.

Istnieje jednak konieczność **zachowania ostrożności** przy sięganiu do powyższych środków. Wynika to z kilku okoliczności. Po pierwsze, negocjujący tekst CMR reprezentanci państw często prezentowali zupełnie odmienne koncepcje unormowania poszczególnych zagadnień<sup>77</sup>.

---

<sup>75</sup> Zwraca na to uwagę M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 450–451.

<sup>76</sup> Por. przykładowo wyroki BGH: z dnia 21 grudnia 1973 r., ETL 1975, s. 91; z dnia 6 lipca 1979 r., ETL 1980, s. 863, i z dnia 11 grudnia 1981 r., ETL 1983, s. 63; wyrok Court of Appeal z dnia 9 lipca 1998 r., Lloyd's Rep. 1998, vol. 2, s. 585, oraz z dnia 23 stycznia 2001 r., Lloyd's Rep. 2001, vol. 1, s. 490. Por. też M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 11; K.F. Haak, *The CMR – Interpretation...*, s. 226.

<sup>77</sup> Por. M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 9, który wskazuje, że odwoływanie się przy interpretacji do prac przygotowawczych powinno mieć charakter wyjątkowy. Prace przygotowawcze mogą nie odzwierciedlać zamiarów państw przystępujących do konwencji po jej zawarciu.

Po drugie, materiały, o których mowa, powstawały blisko 60 lat temu, w zupełnie innych warunkach gospodarczych. Rynek usług transportowych uległ w tym czasie daleko idącemu przeobrażeniu, zarówno pod względem technicznym, organizacyjnym, jak i ekonomicznym. Stąd do wielu występujących obecnie zagadnień środki, o których mowa, w ogóle się nie odnoszą lub odnoszą w stopniu niewystarczającym lub nieaktualnym. Przykładem mogą być problemy wynikające z powierzenia przewozu na całej trasie innemu przewoźnikowi. W momencie tworzenia Konwencji sytuacje takie zdarzały się sporadycznie, dziś są na porządku dziennym. Wykładnia CMR musi zatem uwzględniać zmiany prawne, techniczne i ekonomiczne, jakie zaistniały w okresie jej obowiązywania, w tym także rozwój orzecznictwa dotyczącego Konwencji (wykładnia dynamiczna)<sup>78</sup>.

Do uzupełniających środków interpretacji należy także zaliczyć **orzecznictwo sądów zagranicznych i poglądy nauki prawa**<sup>79</sup>. Sądy coraz częściej odwołują się w uzasadnieniach swoich wyroków do tych środków wykładni<sup>80</sup>. Ich wpływ na kształtowanie się poglądów prawnych dotyczących Konwencji zależy nie tylko od przekonywalności użytej argumentacji, jej autonomicznego (oderwanego od wewnętrznego systemu prawa) charakteru, lecz także od wysiłków w kierunku popularyzacji wyroków sądów własnego państwa i nauki prawa. Nie bez znaczenia jest tu też dostępność do sądów najwyższych w poszczególnych państwach. Wartość przedmiotu sporu w sprawach transportowych z reguły nie jest wysoka, stąd też w państwach, gdzie przyjęto stosunkowo wysoki próg

<sup>78</sup> Por. A. Wyrozumaska, *Umowy międzynarodowe...*, s. 348–349; M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 409.

<sup>79</sup> Por. K.F. Haak, *The CMR – Interpretation...*, s. 229; M.A. Clarke, *International Carriage of Goods...*, s. 10–11; M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa...*, s. 413, który orzecznictwo sądowe rozpatruje także w kontekście „późniejszej praktyki stosowania traktatu, ustanawiającej porozumienie co do jego interpretacji”, o której mowa w art. 31 lit. b KPT. Nie kwestionując takiego podejścia co do zasady, trudno byłoby wskazać na gruncie CMR problem, który doczekał się rozwiązania przez jednolite orzecznictwo sądów, o którym można byłoby powiedzieć, że jest takim porozumieniem państw-stron Konwencji, chyba że chodziłoby o zagadnienia oczywiste od samego początku stosowania Konwencji.

<sup>80</sup> Także Sąd Najwyższy powołuje się niekiedy w swoich wyrokach na orzecznictwo sądów obcych (por. np. uzasadnienie wyroku SN z dnia 22 listopada 2007 r., III CSK 150/07, OSNC-ZD 2008, nr 2, poz. 53, z głosem K. Wesołowskiego, LEX/el. 2015).

tej wartości jako warunek możliwości wniesienia skargi kasacyjnej, sądy najwyższe stosunkowo rzadko mają możliwość wypowiedania swoich poglądów w takich sprawach, zwłaszcza jeśli w parze z tą przeszkodą idą inne regulacje lub praktyka utrudniająca występowanie z pytaniami prejudycjalnymi<sup>81</sup>.

---

<sup>81</sup> Wydaje się, że taka sytuacja ma miejsce w Polsce. Istnieje niewiele orzeczeń Sądu Najwyższego w sprawach z zakresu CMR (dotyczy to też innych konwencji transportowych, a także regulacji wewnętrznych w zakresie umowy przewozu). Przykład formalistycznego podejścia do kwestii pytań prejudycjalnych stanowi postanowienie SN z dnia 10 lipca 2008 r., LEX nr 437203, w którym Sąd Najwyższy odmówił zajęcia stanowiska odnośnie do istotnego w praktyce problemu możliwości zgłoszenia zastrzeżenia z art. 30 ust. 3 CMR, warunkującego możliwość dochodzenia roszczeń z tytułu opóźnienia w przewozie przed postawieniem towaru do dyspozycji odbiorcy, stwierdzając, że: „Tylko takie zagadnienie prawne może być na podstawie art. 390 § 1 k.p.c. przedstawione Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia, które dotyczy wykładni przepisów prawa mających bezspornie zastosowanie w ustalonym w wystarczającym zakresie stanie faktycznym sprawy”. Choć formalnie nie można Sądowi Najwyższemu robić zarzutu z powodu takiego rozstrzygnięcia, nie można oprzeć się wrażeniu, że została zaprzepaszczona jedna z nielicznych szans wypowiedzenia się przez Sąd Najwyższy w kluczowej sprawie z zakresu CMR.

# **Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i protokół podpisania**

sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r.

## **CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD (C M R) and PROTOCOL OF SIGNATURE**

done at Geneva on 19 May 1956

## **CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE (C M R) et PROTOCOLE DE SIGNATURE**

en date, à Genève, du 19 mai 1956

(Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238; zm.: Dz. U. z 1995 r. Nr 69,  
poz. 352; z 2011 r. Nr 72, poz. 382)





**W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej  
RADA PAŃSTWA  
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ  
podaje do powszechnej wiadomości:**

**Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania zostały sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r.**

**Po zaznajomieniu się z powyższymi Konwencją i Protokołem Rada Państwa uznała je i uznaje za słuszne z zastrzeżeniem uczynionym przy podpisaniu Konwencji; oświadcza, że wymienione Konwencja i Protokół są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone, oraz przyrzeka, że będą niezmiennie zachowywane.**

**Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.**

**Dano w Warszawie, dnia 27 kwietnia 1962 r.**

**(Tekst powyższej Konwencji i Protokołu zamieszczone zostały w załączniku do niniejszego numeru).**

**ZAŁĄCZNIK**

**KONWENCJA O UMOWIE MIĘDZYNARODOWEGO  
PRZEWOZU DROGOWEGO TOWARÓW (CMR)**

**Wstęp**

**Umawiające się Strony,**

**Uznając za pożyteczne uregulowanie w jednolity sposób warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności jeśli idzie o dokumenty używane do tego przewozu oraz o odpowiedzialność przewoźnika,**

**Zgodziły się na następujące postanowienia:**

**Preamble**

THE CONTRACTING PARTIES,  
HAVING RECOGNIZED the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability,  
HAVE AGREED AS FOLLOWS:

**PREAMBULE**

Les parties contractantes,  
Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,  
Sont convenues de ce qui suit:

## Rozdział I

### ZAKRES STOSOWANIA

Chapter I

SCOPE OF APPLICATION

Chapitre premiere

CHAMP D'APPLICATION

#### Artykuł 1

1. Niniejszą Konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się.

2. Dla celów stosowania niniejszej Konwencji określenie „pojazdy” oznacza samochody, pojazdy członowe, przyczepy i naczepy, stosownie do ich określenia w artykule 4 Konwencji o ruchu drogowym z dnia 19 września 1949 r.

3. Niniejszą Konwencję stosuje się także wówczas, gdy przewozy mieszczące się w jej ramach wykonywane są przez państwa lub rządowe instytucje albo organizacje.

4. Niniejszej Konwencji nie stosuje się:

- a) do przewozu wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych;

- b) do przewozu zwłok;
- c) do przewozów rzeczy przesiedlenia.

**5. Umawiające się Strony zgadzają się nie wprowadzać żadnej zmiany do niniejszej Konwencji w drodze specjalnych porozumień, zawartych między dwiema lub kilkoma spośród nich, z wyjątkiem porozumień zawartych w celu wyłączenia spod jej działania ich ruchu przygranicznego albo w celu uprawnienia do używania w przewozie, ograniczonym wyłącznie do ich terytoriów, listu przewozowego stanowiącego tytuł własności towaru.**

#### Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.

2. For the purpose of this Convention, „vehicles” means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.

3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations.

4. This Convention shall not apply:

- a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;
- b) To funeral consignments;
- c) To furniture removal.

5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

#### Article 1<sup>er</sup>

1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

2. Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par « véhicules » les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.

3. La présente Convention s'applique même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

4. La présente Convention ne s'applique pas:

- a) aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales,
- b) aux transports funéraires,
- c) aux transports de déménagement.

5. Les Parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise.

————— *Spis treści* —————

I. Uwagi ogólne .....	53
II. Pojęcie umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów i międzynarodowy charakter tej umowy .....	55
A. Uwagi ogólne .....	55
B. Strony umowy .....	55
C. Wynagrodzenie przewoźnika .....	56
D. Drogowy charakter przewozu .....	58
E. Międzynarodowy charakter przewozu .....	58
III. Stosowanie Konwencji do odcinka drogowego przewozu multimodalnego .....	60
IV. Przewozy fleksimodalne .....	63
V. Umowa o zarobkowy przewóz drogowy towarów a inne umowy ....	64
A. Umowa najmu pojazdu z obsługą .....	64
B. Umowa spedycji .....	64
VI. Pojęcie pojazdów .....	67
VII. Przewozy wykonywane przez państwa, rządowe instytucje albo organizacje .....	68
VIII. Wyłączenia stosowania Konwencji .....	68
IX. Zakaz zmian Konwencji .....	69

————— • —————

## I. Uwagi ogólne

**1.** Jak wynika z samej nazwy Konwencji, znajduje ona zastosowanie do umowy międzynarodowego przewozu towarów. Przepisy Konwen-

**Krzysztof Wesołowski** – doktor habilitowany nauk prawnych, kierownik Katedry Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego; radca prawny; autor wielu prac z zakresu prawa przewozowego, w tym monografii *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR* (2013), współautor opracowania *Prawo przewozowe. Komentarz* (2014).

**Dorota Ambrożuk** – doktor nauk prawnych, pracownik Katedry Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego; radca prawny; autorka wielu prac z zakresu prawa przewozowego, w tym monografii *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek* (2011), współautorka opracowania *Prawo przewozowe. Komentarz* (2014).

**Daniel Dąbrowski** – doktor nauk prawnych, pracownik Katedry Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego; radca prawny; zdobył wyróżnienie w konkursie Złote Skrzydła w 2011 r. za publikację *Nabywanie akcji własnych przez spółkę akcyjną* (2010); autor licznych artykułów z zakresu prawa cywilnego, w tym prawa przewozowego, współautor opracowania *Prawo przewozowe. Komentarz* (2014).

■ Komentarz obejmuje kompleksowe omówienie problematyki umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, unormowanej Konwencją CMR, której stronami jest ponad 50 państw (w tym wszystkie kraje UE). W opracowaniu zawarto dogłębną analizę zagadnień związanych z zawarciem i wykonaniem umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Szczegółowo przedstawiono kwestie dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika i zakładu ubezpieczeń za szkodę powstałą w czasie przewozu. Autorzy odnieśli się do kwestii procesowych i zagadnień związanych z dochodzeniem roszczeń. Uwzględnili najnowszą literaturę przedmiotu oraz orzecznictwo, w tym także sądów zagranicznych.

■ Uporządkowana struktura tekstu ułatwia odszukanie rozwiązań pojawiających się w praktyce problemów, związanych z wykonywaniem przewozu międzynarodowego na podstawie Konwencji CMR.

„Poglądy wszystkich autorów są rzetelnie uargumentowane. Autorzy nie ukrywają swoich wątpliwości interpretacyjnych, które starają się rozwiązywać zgodnie z tak bliską prawu prywatnego regułą zdrowego rozsądku. Wszyscy autorzy dysponują dwiema zaletami w sposób skumulowany: są wybitnymi specjalistami-teoretykami prawa przewozowego i jednocześnie prawnikami praktykami. Wiedza i umiejętności praktyczne doskonale przekładają się na wysoki poziom merytoryczny recenzowanej publikacji. (...)”

Na komentarz oczekują przewoźnicy i ich klienci, spedytorzy, szerokie gremium prawników stosujących postanowienia Konwencji CMR, łącznie z sędziami orzekającymi w sprawach przewozowych. Wiedza w nim zawarta potrzebna jest organom administracji rządowej i samorządowej”.

*Dr hab. Leszek Ogięto, prof. UŚ*

**Cena 99 zł**  
(w tym 5% VAT)

**Zamówienia:**

infolinia 801 04 45 45, fax 22 535 80 01

zamowienia.ksiazki@wolterskluwer.pl

www.wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

ISBN 978-83-264-8205-2

