

Monika Frontczak¹
Frontczak, Skorupa-Kostaszuk Kancelaria Radców Prawnych s. c.



Międzynarodowe samochodowe listy przewozowe CMR

Artykuł przedstawia zasady prawidłowego wypełniania międzynarodowych listów przewozowych CMR. W praktyce zdarza się niestety bardzo często, że dokumenty te wypełniane są wbrew obowiązującym przepisom, niemalże przypadkowo, a dotyczy to nie tylko małych firm z kilkoma ciągnikami siodłowymi i naczepami, ale i największych potentatów na rynku usług transportowych i logistycznych. Omówione zostanie wypełnianie tylko niektórych rubryk listów przewozowych, to jest tych, które są najczęściej wypełniane nieprawidłowo, a konsekwencje tego są najbardziej doniosłe.

Charakter prawny oraz zasady wypełniania międzynarodowych listów przewozowych CMR określone zostały w *Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r.*, zwanej dalej Konwencją.

Charakter prawny listu przewozowego CMR

Artykuł 4 Konwencji stanowi, że list przewozowy jest dowodem zawarcia umowy przewozu; brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa na istnienie ani na ważność umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom tej Konwencji.

Artykuł 6 wymienia dane, które powinny lub mogą być zawarte w liście przewozowym, a art. 9 określa bliżej jego funkcję dowodową. Wynika z niego, że **w braku przeciwnego dowodu, list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika.**

Przytoczone unormowania świadczą o tym, że list przewozowy nie jest przesłanką zawarcia umowy przewozu, a jego brak nie sprzeciwia się traktowaniu zawartej umowy jako umowy przewozu podlegającej postanowieniom Konwencji. Tym samym, nieprawidłowości w sporządzeniu listu przewozowego nie powodują nieważności umowy przewozu ani nie uniemożliwiają traktowania jej jako podlegającej postanowieniom Konwencji. Jedną z podstawowych funkcji, jakie spełnia list przewozowy, jest funkcja dowodowa, jednak osiąga ona swój pełny walor tylko „w braku przeciwnego dowodu”². Innymi słowy, list przewozowy korzysta z domniemania prawdziwości, co oznacza, że jeśli nie

przedstawi się innego dowodu (przeciwnego), należy przyjąć, że zawarta została umowa przewozu o treści takiej, jaka wynika z listu przewozowego.

Strony umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów – rubryka 1 i 16

Nie ulega wątpliwości, iż **stronami międzynarodowej umowy przewozu są nadawca oraz przewoźnik**, wpisywani odpowiednio w rubryce 1 i 16 listu CMR. Konwencja CMR nie zawiera definicji nadawcy. Zgodnie jednak z powszechnie przyjętym stanowiskiem orzecznictwa i doktryny, nadawca nie musi być właścicielem czy samoistnym posiadaczem nadawanej przesyłki. Wystarczy, że ma w stosunku do niej określony tytuł prawny.

Przykład 1.

Firma A z siedzibą w Poznaniu kupuje towar od firmy B z siedzibą w Berlinie. Firma A zleca przewoźnikowi P transport tego towaru z siedziby firmy B do swojej siedziby (pomiędzy firmą A a przewoźnikiem P zawierana jest umowa międzynarodowego przewozu). Nadawcą jest firma A i to ona powinna być wpisana w rubryce 1. Tymczasem powszechnym błędem przy wypełnianiu listów CMR jest wpisywanie w rubryce 1 danych podmiotu, od którego towar jest odbierany, czyli firmy B.

Przykład 2.

Firma A z siedzibą w Poznaniu kupuje towar od firmy B z siedzibą w Berlinie. Firma A zleciła wszystkie czynności związane z transportem towaru z Berlina do Poznania spedytorowi S (firma A jako właściciel przewożonego towaru może skorzystać z pomocy innych podmiotów). Spedytor zleca transport przewoźnikowi P. Jeśli spedytor S występuje wobec przewoźnika P we własnym imieniu (a tak jest najczęściej), kontrahentem przewoźnika P, a tym samym stroną umowy przewozu, jest spedytor S. W takiej sytuacji spedytor S staje się podmiotem praw i obowiązków wynikających z umowy przewozu, przez co uzysku-

¹ Autorka jest radcą prawnym, współnikiem kancelarii: Frontczak, Skorupa-Kostaszuk Kancelaria Radców Prawnych s. c. w Poznaniu (e-mail: kancelaria@f-sk.pl; www.f-sk.pl).

² Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3.09.2003 r., sygn. akt: II CKN 415/01, OSNC 2004/10/163, Biul. SN 2004/2/8.

je status nadawcy³. Tymczasem wśród spedytorów panuje niczym nieuzasadnione przekonanie, że nie powinni oni być wpisywani jako nadawcy. Jeśli jednak spedytora S nie wpisano na liście CMR jako nadawcy, bez względu na przyczynę, dopuszczalne jest dowodzenie, że nadawcą nie jest osoba wpisana jako nadawca, lecz właśnie spedytor S⁴.

Przykład 3.

Firma A z siedzibą w Poznaniu kupuje towar od firmy B z siedzibą w Berlinie. Firma A zleca przewoźnikowi P transport tego towaru z siedziby firmy B do swojej siedziby. Przewoźnik P „podzleca” przedmiotowy transport przewoźnikowi R. W takim przypadku mamy do czynienia z dwiema umowami przewozu: pierwsza zawarta pomiędzy firmą A jako nadawcą z przewoźnikiem P i druga, zawarta pomiędzy przewoźnikiem P jako nadawcą a przewoźnikiem R. Skoro zawarto dwie umowy przewozu, powinny być również wypełnione dwa listy przewozowe CMR, przy czym przy pierwszej umowie przewozu firma A będzie zarówno nadawcą jak i odbiorcą, tak więc jej dane powinny zostać wpisane w rubryce 1 i 2 listu CMR. Niestety, w praktyce zdarza się bardzo często, że w przypadku wykonywania transportu przez podwykonawców przewoźnika wypełniany jest tylko jeden list przewozowy, w rubryce 16 wpisywane są dane tego podwykonawcy, a główny przewoźnik nie jest w ogóle wpisywany do listu przewozowego.

Prawidłowe wpisanie do listu przewozowego danych nadawcy i przewoźnika ma niebagatelne znaczenie dla dochodzenia roszczeń z umowy międzynarodowego przewozu, a także roszczeń z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika.

Odnośnie roszczeń z umowy przewozu wskazać należy, iż postanowienia Konwencji nie określają w sposób wyczerpujący, kto jest uprawniony do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika. Z jej art. 13 ust. 1 wynika jedynie, że jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru lub jeżeli towar nie przybył po upływie terminu przewidzianego w artykule 19, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec

przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu. Regulacja ta nie wyłącza sięgnięcia do przepisów krajowych normujących umowę przewozu, a konkretnie do przepisów *Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe*, które mają subsydiarne zastosowanie do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej, a strony nie dokonały wyboru prawa (art. 1 ust. 3 Pr. przew. w związku z art. 27 § 1 pkt 2 p. p. m.). Zgodnie z art. 75 ust. 3 pkt. 2 lit. b Pr. przew., roszczenia przeciwko przewoźnikowi z tytułu utraty, ubytku czy uszkodzenia przesyłki przysługują nadawcy lub odbiorcy zależnie od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania przesyłką. O tym, kto ma prawo rozporządzać przesyłką („towarem” – według przepisów Konwencji) rozstrzyga art. 12 Konwencji, według którego prawo to przysługuje nadawcy, chyba że drugi egzemplarz listu przewozowego został wydany odbiorcy lub że odbiorca skorzystał z prawa przewidzianego w art. 13 ust. 1, czyli zażądał od przewoźnika wydania za pokwitowaniem listu przewozowego oraz towaru po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia. Od tej chwili prawo rozporządzania przesyłką przysługuje tylko odbiorcy⁵.

Tak więc, zgodnie z Konwencją, roszczeń odszkodowawczych od przewoźnika może dochodzić albo nadawca albo odbiorca. Jeśli więc w razie ewentualnego sporu sądowego przedstawiony został list CMR, do którego wpisano jako nadawcę inną firmę niż faktyczny nadawca i nie przedstawiono żadnych innych dokumentów potwierdzających, kto faktycznie jest nadawcą, roszczenia nadawcy skierowane do przewoźnika zostaną oddalone.

Natomiast co do roszczeń przewoźnika wobec jego ubezpieczyciela z polisy OC przewoźnika, niektórzy ubezpieczyciele zastrzegają w swoich OWU, że ochrona ubezpieczeniowa dotyczy tylko przewozów dokonywanych na podstawie listu przewozowego CMR, w którym zamieszczone są dane ubezpieczającego się przewoźnika. Oznacza to, że w przypadku uszkodzenia albo zniszczenia ładunku podczas transportu, o którym mowa w Przykładzie 3, nadawca skieruje swoje roszczenia do przewoźnika P, który jednak nie będzie mógł powołać się na swoją polisę OC (firma ubezpieczeniowa odmówi wypłaty odszkodowania), a więc sam będzie zobowiązany do naprawienia szkody wyrządzonej nadawcy. Co najwyżej przewoźnik P będzie mógł wystąpić z roszczeniami do swojego podwykonawcy.

W kolejnym artykule przedstawione zostaną zasady wypełniania pozostałych rubryk listów przewozowych CMR.

³ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3.09.2003 r., sygn. akt: II CKN 415/01, OSNC 2004/10/163, Biul. SN 2004/2/8.

⁴ Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 30.09.1977 r., sygn. akt: I CZ 91/77, OSNC 1978/10/181.

⁵ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3.09.2003 r., sygn. akt: II CKN 415/01, OSNC 2004/10/163, Biul. SN 2004/2/8