

Daniel Kirchner, Agnieszka Żółć
„Bobiński Ciepierski Kirchner Schwartz” Adw. Sp. P.¹



Istotne klauzule umowne na tle konwencji CMR

W działalności dzisiejszych przedsiębiorstw transportowych znaczną część świadczonych przez nie usług stanowią międzynarodowe przewozy drogowo towarów. W momencie, kiedy konieczne staje się ustalenie wzajemnych praw i obowiązków stron umowy przewozu (na przykład w postępowaniu reklamacyjnym lub w procesie sądowym), pojawia się pytanie o prawo, jakie znajdzie zastosowanie dla łączącego strony tej umowy stosunku oraz sąd, jaki będzie właściwy dla rozstrzygnięcia ewentualnych sporów. W tym zakresie przedsiębiorca powinien jednak myśleć perspektywnie i zabezpieczyć swoje interesy już w chwili zawierania umowy poprzez zamieszczenie w niej odpowiednich klauzul umownych.

Zastosowanie konwencji CMR

Zasadniczym aktem regulującym stosunki cywilnoprawne powstające pomiędzy stronami umowy międzynarodowego drogowego przewozu towarów w Europie jest konwencja CMR². Konwencja ta ma pierwszeństwo przed normami prawa krajowego, a ze względu na jej bezwzględnie obowiązujący charakter nieważne są wszelkie zawarte między stronami postanowienia umowne sprzeczne z jej przepisami³. Zgodnie z art. 1 ust. 1 konwencję CMR stosuje się, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach. Wystarczy, aby jeden z tych krajów był sygnatariuszem konwencji CMR (a są to praktycznie wszystkie kraje europejskie). Nie jest także istotne, czy przesyłka faktycznie przekroczyła granice państw – decydujące znaczenie ma bowiem treść umowy. Przykładowo, konwencja CMR znajdzie zastosowanie do umowy przewozu towarów przez przewoźnika polskiego z Niemiec do Włoch, a także z będącej sygnatariuszem konwencji Rosji, do niebędącej jej stroną Arabii Saudyjskiej. Nadto, dla zastosowania konwencji CMR wymagane jest, aby przewóz dokonywany był zarobkowo (za zapłatą ekwiwalentnej sumy pieniężnej), dotyczył towarów (nie osób) oraz aby posługiwano się w tym celu określonymi typami pojazdów (samochodami, pojazdami członowymi, przyczepami lub naczepami⁴).

Konwencji CMR nie stosuje się natomiast do umowy spedycji (chyba że spedytor sam wykona przewóz, do czego jest upraw-

niony na podstawie art. 800 k. c.), umowy najmu pojazdu wraz z kierowcą, a także do przewozu rzeczy przesiedlenia, zwłok i przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych. Poza konwencją uregulowane są także kwestie administracyjnoprawne, techniczne i podatkowe, takie, jak na przykład zasady wykonywania przewozów towarów niebezpiecznych. Zagadnienia te obejmuje szereg innych konwencji międzynarodowych, które znać powinien każdy przewoźnik⁵. Konwencja CMR reguluje bowiem jedynie kwestie cywilnoprawne, w szczególności wzajemne zasady odpowiedzialności między nadawcą (odbiorcą), a przewoźnikiem towarów.

Wybór prawa

Z uwagi jednak na fakt, iż krąg państw będących stronami konwencji CMR jest ograniczony, a jej postanowienia pomijają lub jedynie pobieżnie regulują niektóre kwestie związane z umową przewozu, powstaje konieczność określenia prawa, jakie będzie właściwe w przypadku, gdy postanowienia konwencji CMR nie znajdą zastosowania lub okażą się niewystarczające. Należy bowiem mieć na uwadze, iż konwencja zawiera jedynie 41 zwięzłych artykułów, co powoduje, że szereg problemów musi być rozstrzyganych w oparciu o pozakonwencyjne normy prawne. Normy takie mogą okazać się pomocne także przy wykładni niejednoznacznych i nieostrych uregulowań konwencji CMR, jak na przykład zawartego w art. 17 ust. 2 tego aktu pojęcia „okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec”.

Kwestie nieuregulowane przez CMR podlegać będą prawu wskazanemu przez prawo międzynarodowe prywatne poszczególnych krajów – w przypadku rozstrzygnięcia sprawy przez sąd polski (lub inny sąd państwa członkowskiego UE, z wyłączeniem Danii) wskazanie w tym zakresie zawarte będzie w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 roku w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). Zgodnie z treścią art. 3 ust. 1 wymienionego aktu strony umowy mogą swobodnie dokonać wyboru prawa jakie będzie stosowane do zawartej przez nie umowy. I tak na przykład polski przewoźnik otrzymujący od portugalskiego nadawcy zlecenie przewozu na terenie Francji i Niemiec może

¹ D. Kirchner jest adwokatem a A. Żółć aplikantem adwokackim z adwokackiej spółki partnerskiej „Bobiński Ciepierski Kirchner Schwartz” z siedzibą w Poznaniu. Kontakt: e-mail: kancelaria@bcks-adwokaci.pl, www.bcks-adwokaci.pl (przyp. red.).

² Dz. U. z 1962 r. nr 49 poz. 238 – konwencja sporządzona w Genewie w dniu 19.5.1956 r. o umowie międzynarodowego przewozu drogowo towarów (CMR).

³ Mając na uwadze wyjątek zawarty w art. 40 konwencji CMR, odnoszącym się do możliwości swobodnego ustalania między stronami postanowień odbiegających od przepisów art. 37 i 38 konwencji CMR, regulujących roszczenia regresowe przewoźnika.

⁴ Zgodnie z art. 4 Konwencji o ruchu drogowym, Protokół w sprawie sygnałów i znaków drogowych oraz Akt końcowy sporządzony w Genewie 19.9.1949 r., Dz. U. z 1959 r., Nr 54, poz. 321.

⁵ Przykładowo wskazać można Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR) sporządzona w Genewie 1.7.1970 r., Dz. U. z 1999 r., nr 94, poz. 1087 lub umowę międzynarodową w sprawie międzynarodowych przewozów szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (zwaną w skrócie ATP), sporządzoną w Genewie 14.11.1975 r., Dz. U. z 1984 r., Nr 17, poz. 76.

uzgodnić w umowie zastosowanie do niej prawa polskiego. Wybór prawa może być dokonany wyraźnie albo w sposób jednoznaczny wynikać z postanowień umowy lub okoliczności sprawy. Jakkolwiek dla uniknięcia wszelkich wątpliwości sugerowane byłoby, aby wybór prawa dokonany był poprzez odpowiedni zapis umowy.

W zakresie, w jakim nie dokonano wyboru prawa właściwego dla umowy przewozu towarów, 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 (art. 5 ust. 1 ww. rozporządzenia). Wobec tego umowa zawarta przez polskiego przewoźnika z niemieckim nadawcą, przewidująca przewóz towaru z Berlina do Rzymu, podlegałaby prawu włoskiemu. Odmienne rozwiązanie mogłoby wynikać jedynie ze stosownej klauzuli umownej.

Wskazanie właściwego sądu

Kolejnym ważnym zagadnieniem są zasady dochodzenia roszczeń przez strony umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności zaś właściwość sądów danego kraju do rozpoznania spraw wynikających z takiej umowy. Mając na uwadze postanowienia wiążących Polskę i inne kraje europejskie aktów prawa międzynarodowego⁶, samodzielną podstawą dla określenia jurysdykcji krajowej w odniesieniu do sporów mogących powstać na tle umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów będzie art. 31 konwencji CMR.

Uregulowanie to określa jurysdykcję wyłączną w sporach podlegających konwencji CMR, co oznacza, iż powód nie może wnieść sprawy do innych sądów, niż w przepisie tym wskazane. Może to być sąd jednego z krajów będących stroną konwencji, który strony sporu wskazały w drodze wspólnego porozumienia albo sąd kraju na którego obszarze pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz, albo znajduje się miejsce przejścia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy.

Pierwszeństwo w tym zakresie należy przyznać ewentualnemu porozumieniu stron. Dopiero w jego braku pod uwagę brane będą zasady określone w punktach a) i b). W swojej umowie strony mogą swobodnie wskazać kraj, w którym prowadzone ma być postępowanie sądowe w odniesieniu do łączącego je stosunku z umowy przewozu, pod warunkiem, iż państwo to jest sygnatariuszem konwencji CMR. Przykładowo, polski przewoźnik zawierający umowę przewozu międzynarodowego z niemieckim nadawcą w swoim porozumieniu mogą jako właściwy wskazać sąd polski albo niemiecki, ale też czeski lub francuski. Nadto trzeba mieć na uwadze, iż pojęcie stron sporu nie zawsze będzie tożsame z pojęciem stron umowy przewozu. Umawiającymi się co do jurysdykcji mogą więc być na przykład przewoźnik i odbiorca przesyłki, i nie będzie ich w tym zakresie wiązać porozumienie zawarte między nadawcą, a przewoźnikiem. Porozumienie w zakresie wyboru sądu zawarte może być zarówno w zleceniu transportowym, w liście przewozowym, jak i w później zawartej umowie.

Nadto istnieje możliwość poddania sporów wynikających z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów pod rozstrzygnięcie przez sąd polubowny (arbitrażowy). Na mocy uregulowania art. 33 konwencji CMR umowa przewozu może zawierać postanowienie przyznające właściwość do orzekania trybunałowi arbitrażowemu, z wyłączeniem sądów państwowych, pod warunkiem, iż klauzula taka będzie przewidywać, że trybunał stosuje konwencję CMR. Wybór sądownictwa polubownego może być bardzo korzystnym rozwiązaniem, ponieważ pozwala na tańsze i szybsze załatwienie sprawy oraz zachowanie poufności i elastyczności postępowania. Zapis na sąd polubowny powinien być dokonany w formie pisemnej i zawarty albo bezpośrednio w liście przewozowym albo w zleceniu transportowym lub też osobnej umowie. Jako właściwy do rozpoznania sporu może zostać wskazany zarówno stały sąd polubowny (na przykład Sąd Arbitrażowy przy Krajowej Izbie Gospodarczej w Warszawie), jak i sąd powołany *ad hoc* – do rozpatrzenia konkretnej sprawy. Zapis na sąd polubowny powinien zawierać także określenie przedmiotu sporu lub stosunku prawnego, z którego spór może wynikać i wskazanie, iż sąd ten stosował będzie przepisy konwencji CMR. Nadto klauzula taka może określać osoby arbitrów oraz tryb postępowania przed sądem arbitrażowym, nie może jednak naruszać postanowień bezwzględnie obowiązujących norm CMR. Należy jednak mieć na uwadze, iż umowa o sąd arbitrażowy wiąże tylko strony, które ją podpisały – odbiorca towaru nie jest więc objęty zapisem na sąd polubowny wiążącym przewoźnika z nadawcą.

Przykład: „X jako przewoźnik i Z jako nadawca poddają pod rozstrzygnięcie Sądu Polubownego w..... wszelkie spory, które mogą wynikać z umowy przewozu zawartej przez strony dnia..... w..... pod warunkiem, iż Sąd ten stosował będzie przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) oraz godzą się na poddanie w trakcie rozpoznawania sprawy przez Sąd Polubowny trybowi postępowania przewidzianemu w Regulaminie Wewnętrznym tego Sądu”.

Podsumowanie

Reasumując, w zakresie większości przypadków spory wynikające z umowy międzynarodowego przewozu towarów będą rozstrzygane w oparciu o konwencję CMR, w związku z czym w każdej umowie przewozu przedsiębiorcy powinni zadbać o zawarcie odpowiednich klauzul: po pierwsze – wskazującej prawo właściwe w sprawach niepodlegających uregulowaniom CMR; po drugie – wskazującej sąd państwowy albo arbitrażowy właściwy do rozstrzygnięcia sporu.

LITERATURA:

1. Walczak R., *Międzynarodowy przewóz drogowy towarów*, Warszawa 2006.
2. Wesolowski K., *Komentarz do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)*, Zielona Góra 1996.

⁶ W szczególności art. 57 konwencji o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych, sporządzonej w Lugano 16.9.1988 r. i art. 71 rozporządzenia Rady (WE) Nr 44/2001 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych.