

Monika Frontczak¹

Frontczak, Skorupa-Kostaszyk Kancelaria Radców Prawnych s. c.



Międzynarodowe samochodowe listy przewozowe CMR (cz. 2)²

Waga towaru – Rubryka 11

W poprzednim artykule dotyczącym zasad wypełniania listów przewozowych CMR (Logistyka nr 3/2011, s. 75-76) wyjaśniono, że w braku przeciwnego dowodu, list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy międzynarodowego przewozu towarów, warunków tej umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika. Jedną z informacji wpisywanych do listu CMR jest waga brutto przyjmowanego do przewozu towaru. A więc w braku jakichkolwiek innych dokumentów wskazujących na tę wagę, wiążącą będzie treść Rubryki 11 listu CMR. Ponieważ waga towaru ma bezpośredni wpływ na zakres odpowiedzialności przewoźnika za utratę bądź zniszczenie towaru, niezwykle istotne, i to dla obu stron umowy przewozu (nadawcy i przewoźnika), jest prawidłowe wypełnienie przedmiotowej Rubryki, to jest wpisanie w niej rzeczywistej wagi towaru.

Otóż zgodnie z art. 23 ust. 3 *Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r.*, zwanej dalej Konwencją, odszkodowanie za utratę bądź uszkodzenie towaru nie może przekraczać 8,33 jednostki rozrachunkowej za 1 kilogram brakującej wagi brutto³ – górna granica odpowiedzialności przewoźnika.

Przykład 1.

Przewoźnik, w ramach międzynarodowej umowy przewozu drogowego przewoził towar o wadze 20 000 kg brutto. W liście przewozowym wpisano jednak przez pomyłkę, że waga towaru wynosiła 2 000 kg brutto. W trakcie transportu doszło do wypadku, w wyniku czego cały ładunek uległ uszkodzeniu. Biorąc pod uwagę wagę towaru wpisaną w liście CMR, górna granica odpowiedzialności przewoźnika za towar wynosić będzie 74 490,19 zł, zamiast 744 901,92 zł.

Co to oznacza w praktyce? Otóż nawet jeśli wartość utraconego ładunku była wyższa i można to wykazać stosownymi dokumentami – brak jakichkolwiek dowodów (dokumentów) innych niż list CMR, potwierdzających rzeczywistą wagę towaru. Przewoźnik zwolniony będzie od odpowiedzialności ponad górną granicę swojej odpowiedzialności, wynikającą z przeliczenia wagi brutto towaru zgodnie z art. 23 ust. 3 Konwencji.

Podwykonawcy przewoźnika a przewóz sukcesywny

Świadczenie przewoźnika wynikające z zawartej umowy przewozu nie ma charakteru osobistego. Przewoźnik może skorzystać z usług podwykonawców, co wynika z art. 3 Konwencji, albo ten sam przewóz może być wykonywany jako tak zwany przewóz sukcesywny, uregulowany w art. 34-40 Konwencji. Rozróżnienie obu rodzajów przewozu wykonywanego przez więcej niż jednego przewoźnika ma istotne znaczenia dla kwestii dochodzenia roszczeń odszkodowawczych (pomiędzy nadawcą a przewoźnikiem oraz pomiędzy przewoźnikami), w tym biegu przedawnienia tych roszczeń.

Podwykonawcy

W tym przypadku mamy do czynienia *de facto* z dwoma umowami przewozu: pierwsza zawarta pomiędzy nadawcą, a pierwszym (głównym) przewoźnikiem i druga, zawarta pomiędzy pierwszym przewoźnikiem, a jego podwykonawcą (innym przewoźnikiem). W drugiej umowie pierwszy przewoźnik występuje wobec swojego podwykonawcy w roli nadawcy. Skoro zawarte zostały dwie umowy przewozu, powinny być wystawione również dwa listy CMR⁴.

Osoba uprawniona (nadawca albo odbiorca) może dochodzić roszczeń odszkodowawczych bezpośrednio od pierwszego przewoźnika i nie może występować z tymi roszcze-

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

² Artykuł stanowi kontynuację omówienia zasad prawidłowego wypełniania międzynarodowych listów przewozowych CMR. W praktyce zdarza się bowiem 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.

³ Pierwotne brzmienie art. 23 ust. 3 Konwencji zostało zmienione przez art. 2 pkt 1 *Protokołu do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonego w Genewie dnia 5 lipca 1978 r.*, obowiązującego w Polsce dopiero od 21 lutego 2011 r. Jednostką rozrachunkową jest tzw. specjalne prawo ciągnięcia (ang. *Special Drawing Rights*, SDR, kod ISO 4217: XDR), czyli międzynarodowa jednostka rozrachunkowa (umowna jednostka monetarna) mająca charakter pieniądza bezgotówkowego (istniejącego wyłącznie w postaci zapisów księgowych na bankowych rachunkach depozytowych), utworzona przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w 1967 roku i używana od 1970. Od roku 1974 SDR, jako pierwsza waluta na świecie, została zdemontyzowana (przestała mieć swój parytet w złocie). Kurs SDR w stosunku do PLN ogłaszany jest na bieżąco przez NBP.

⁴ Szczegółowe zasady wypełniania listu przewozowego w przypadku podwykonawstwa przedstawione zostały w Logistyce nr 3/2011, s. 75-76.

niami do jego podwykonawcy, mimo, że to on dokonywał faktycznego przewozu. Osobą uprawnioną do dochodzenia roszczeń od podwykonawcy jest wyłącznie sam główny przewoźnik.

Co do przedawnienia roszczeń pomiędzy nadawcą (odbiorcą), a przewoźnikiem głównym oraz pomiędzy przewoźnikiem głównym, a jego podwykonawcą – w obu przypadkach zastosowanie mieć będzie art. 32 Konwencji.

Przewóz sukcesywny

Przewóz sukcesywny polega na wykonaniu przewozu przez większą liczbę przewoźników, przy czym wszyscy ci przewoźnicy przystępują do jednej umowy przewozu. Następuje to przez przyjęcie towaru i listu przewozowego. Każdy z tych przewoźników pozostaje w bezpośredniej relacji prawnej (jest związany jedną umową przewozu) z nadawcą przesyłki. Skoro przy przewozie sukcesywnym mamy do czynienia z jedną umową, to wystawiany jest również jeden list przewozowy, w którym w Rubryce 1 wpisywany jest nadawca, w Rubryce 16 pierwszy (główny) przewoźnik, a w rubryce 17 kolejni przewoźnicy.

W przewozie sukcesywnym roszczenia z tytułu zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie, uprawniony (nadawca lub odbiorca) może kierować do pierwszego, ostatniego przewoźnika lub do tego przewoźnika, który wykonywał tę część przewozu, podczas której miało miejsce zdarzenie powodujące szkodę. Natomiast przewoźnik, który wypłacił odszkodowanie, ma roszczenie regresowe do przewoźnika, który szkodę spowodował.

Co do przedawnienia roszczeń pomiędzy nadawcą (odbiorcą) a przewoźnikami sukcesywnymi, to zastosowanie mieć będzie art. 32 Konwencji. Natomiast w stosunkach pomiędzy przewoźnikami sukcesywnymi zastosowanie znajdzie art. 39 Konwencji. A więc różnica w stosunkach pomiędzy przewoźnikiem głównym, a jego „zwykłym” podwykonawcą i pomiędzy przewoźnikami sukcesywnymi, sprowadza się do początku biegu terminu przedawnienia, powodując, iż w tym drugim przypadku roszczenia przedawniają się realnie po upływie dłuższego okresu.

W praktyce rozróżnienie umów przewozu sukcesywnego i podwykonawstwa przewozu nastęrcza wiele trudności, szczególnie w sytuacji, gdy pierwszy przewoźnik nigdy nie przyjmuje faktycznie towaru, ale od razu powierza ją inne-

mu przewoźnikowi. Pewne wskazówki w tym zakresie dają nieliczne, niestety, orzeczenia sądów. Wspomnieć tu należy chociażby o wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 26 października 2006 r. (I ACa 431/06) oraz Sądu Najwyższego z 6 lutego 2008 r. (II CSK 469/07), zgodnie z którymi za miarodajne dla możliwości uznania transportu za sukcesywny będzie ujawnienie pierwszego przewoźnika w treści listu przewozowego oraz wykonanie całego przewozu na podstawie jednego tylko tego listu przewozowego oraz przyjmowanie przez kolejnych przewoźników całego towaru wraz z tym listem. Przyjmuje się w takim wypadku, że pierwszy przewoźnik nie tyle przyjmuje towar w sensie fizycznym, ile przyjmuje odpowiedzialność za ten towar.

W wielu jednak przypadkach powyższe wskazówki nie pozwalają jednoznacznie rozstrzygnąć, czy mamy do czynienia z podwykonawstwem czy z przewozem sukcesywnym. Spowodowane to jest głównie tym, że w razie podwykonawstwa i tak jest wystawiany tylko jeden list przewozowy CMR i jako jedynego przewoźnika wpisuje się podwykonawcę, co jak wskazano powyżej, jest praktyką błędną. Aby więc rozstrzygnąć w tym zakresie indywidualny przypadek, należy zbadać w szczególności następujące okoliczności:

- treść umowy przewozu, zawartej bezpośrednio przez głównego przewoźnika z nadawcą (w praktyce chodzi najczęściej o ramową umowę o wykonywanie przewozów i wydawane na jej podstawie zlecenie transportowe)
- czy nadawca informowany był przez pierwszego przewoźnika o tym, że przewóz wykonany zostanie przez innego przewoźnika, ale na warunkach wskazanych przez nadawcę i czy nadawca wyraził na to zgodę
- czy pierwszy przewoźnik zawierał ze swoim podwykonawcą odrębną umowę, czy też informował go o treści umowy z nadawcą
- czy cały transport wykonywany był na podstawie jednego czy więcej listów przewozowych
- jeśli list przewozowy podpisany jest przez podwykonawcę, to czy podpis złożył on w imieniu pierwszego przewoźnika, czy też w imieniu własnym.

W realiach polskiego rynku usług transportu międzynarodowego zdecydowanie częściej mamy do czynienia z typowym podwykonawstwem, niż z przewozem sukcesywnym.