MGR KONRAD GARNOWSKI

Uniwersytet Szczeciński
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
e-mail: konrad.garnowski@wzieu.pl

Przeszkody w wykonaniu usługi międzynarodowego i krajowego przewozu drogowego towarów

Wprowadzenie

Problematyka przeszkód w wykonaniu umowy przewozu drogowego została uregulowana zarówno w ramach krajowego porządku prawnego, tj. w Prawie przewozowym¹, jak i na gruncie Konwencji CMR². W każdym z aktów prawnych powyższe zagadnienie ujęto w sposób odmienny, a ponadto zauważalne są różne interpretacje poszczególnych regulacji, prowadzące do zupełnie odmiennych wniosków. Pomimo dość lakonicznego uregulowania wskazanej kwestii w przywołanych aktach prawnych, nie ulega wątpliwości, że zakres pojawiających się problemów teoretycznych i praktycznych, jest szeroki. Celem niniejszego artykułu jest analiza istniejącego stanu prawnego odnoszącego się do tytułowej kwestii, porównanie obowiązujących regulacji z rozwiązaniami przyjętymi w aktach prawa międzynarodowego dotyczących przewozów innego

¹ Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. 1984, nr 53, poz. 272), zwana dalej Prawem przewozowym.

² Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania sporządzone w Genewie 19 maja 1956 r. (Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238, z późn. zm.), zwana dalej Konwencją CMR lub CMR.

rodzaju, a także próba dokonania oceny, czy obowiązujące regulacje krajowe są adekwatne do współczesnych warunków gospodarczych.

1. Obowiązki przewoźnika w razie zaistnienia przeszkód w przewozie

Na gruncie prawa krajowego kwestia przeszkód w wykonaniu umowy przewozu została uregulowana w art. 55 Prawa przewozowego. Przepis ten stanowi, że w razie wystąpienia przeszkody w przewozie powodującej niemożność wykonania umowy zgodnie z warunkami określonymi w liście przewozowym, w pierwszej kolejności przewoźnik powinien kierować się wskazówkami zawartymi w liście przewozowym, a w ich braku powinien zwrócić się o nie do nadawcy (art. 55 ust. 1 Prawa przewozowego). Ponadto w razie ustania przeszkód przed otrzymaniem wskazówek, przewoźnik zobowiązany jest skierować przesyłkę do miejsca przeznaczenia lub wydać ją odbiorcy (art. 55 ust. 3 Prawa przewozowego).

Samo pojęcie przeszkód w przewozie definiuje się jako sytuację, w której wykonanie umowy przewozu na warunkach określonych w umowie przewozu, a nie tylko w liście przewozowym, jak wynikałoby z literalnej wykładni przepisu, staje się obiektywnie niemożliwe z jakichkolwiek przyczyn, przy czym przeszkody te muszą pojawić się jeszcze zanim towar przybędzie do miejsca wydania (Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2014, s. 232). W takiej sytuacji ustawodawca przewidział możliwość wydawania wskazówek wyłącznie przez nadawcę, pomijając okoliczność, że uprawnienie to stanowi emanację szerzej rozumianego prawa do rozporządzania przesyłką. To ostatnie może natomiast przysługiwać także odbiorcy w sytuacjach wskazanych w art. 53 ust. 4 Prawa przewozowego. W związku z tym na gruncie wykładni funkcjonalnej prezentowany jest pogląd sprzeczny z jednoznacznym brzmieniem przepisu, polegający na przyznaniu uprawnienia do wydawania wskazówek także przez odbiorcę, o ile ma on prawo do rozporządzania przesyłką (por. Ambrożuk i in., 2014, s. 235; Jaworski, 2012, s. 109; Kolarski, 2002, s. 86).

Ponadto w razie wystąpienia przeszkód w przewozie prawo krajowe nie przyznaje przewoźnikowi prawa do samodzielnego podejmowania decyzji co do dalszych kroków, nawet wówczas, gdy brak jest możliwości uzyskania wskazówek. Takie uregulowanie może niekiedy uniemożliwiać szybką reakcję przewoźnika na dynamicznie zmieniające się okoliczności, a w niektórych przypadkach

może wręcz doprowadzić do wstrzymania przewozu. Omawiana ustawa przyznaje natomiast prawo przystąpienia do likwidacji towaru (art. 58 ust. 1 pkt 1), choć ze względu na daleko idące skutki, skorzystanie z tego uprawnienia w wielu sytuacjach nie będzie działaniem racjonalnie uzasadnionym. W związku z tym również w tym przypadku można dokonać interpretacji odbiegającej od literalnego brzmienia przepisu, a prowadzącej do wniosku, że w razie braku wskazówek od nadawcy przewoźnik, kierując się interesem nadawcy i odbiorcy, powinien w pierwszej kolejności podjąć kroki zmierzające do wykonania umowy przewozu, choćby miało to nastąpić w sposób odmienny od warunków umownych (tak Ambrożuk i in., 2014, s. 236).

Kwestia przeszkód w wykonaniu przewozu została odmiennie uregulowana w odniesieniu do międzynarodowego transportu drogowego. Przepis art. 14 ust. 1 CMR stanowi bowiem, że „jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest lub staje się niemożliwe przed przybyciem towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, przewoźnik jest obowiązany zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, zgodnie z artykułem 12”. Z kolei ust. 2 tegoż artykułu przewiduje, że „jeżeli jednak okoliczności pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od przewidzianych w liście przewozowym i jeżeli przewoźnik nie zdoła uzyskać w dostatecznie krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem zgodnie z artykułem 12, powinien on podjąć środki, jakie wydają mu się najlepsze w interesie osoby uprawnionej do rozporządzania towarem”.

Podobnie jak w przypadku Prawa przewozowego, zacytowany przepis odnosi się jedynie do obowiązków przewoźnika, nie regulując kwestii jego odpowiedzialności (por. Clarke, 2009, s. 90). Pojęcie przeszkód w przewozie rozumiane jest w sposób analogiczny jak w przypadku Prawa przewozowego i również w tym przypadku interpretowane jest rozszerzająco, w związku z czym odnosi się do wszystkich warunków wynikających z umowy (Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski, 2015, s. 182; Clarke, 2009, s. 88). Odmiennie jednak niż na gruncie prawa krajowego, Konwencja CMR wskazuje na pewną sekwencję czynności, do których podjęcia zobowiązany jest przewoźnik w razie wystąpienia przeszkody w przewozie. W pierwszej kolejności powinien zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, którą może być nadawca albo odbiorca (art. 12 CMR), przy czym osoba ta w zakresie udzielanych instrukcji podlega ograniczeniom z art. 12 ust. 5 CMR. Gdyby jednak okazało się, że okoliczności

pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach odmiennych, a jednocześnie przewoźnik nie zdążyłby uzyskać w odpowiednim czasie instrukcji, jest on zobowiązany do samodzielnego podjęcia działań w najlepszym interesie osoby uprawnionej. W literaturze zagranicznej w takiej sytuacji przewoźnik określany jest niekiedy mianem „koniecznego agenta” (Clarke, 2009, s. 89), choć na gruncie prawa krajowego bardziej uzasadnione byłoby odwołanie do przepisów dotyczących prowadzenia cudzych sprawy bez zlecenia.

Już sama analiza art. 14 CMR pozwala stwierdzić, że regulacje te są bogatsze i znacznie bardziej elastyczne, niż przepisy prawa krajowego. Autorzy Konwencji CMR posunęli się jednak jeszcze dalej, przyznając przewoźnikowi uprawnienie do bezzwłocznego wyładowania towaru na rachunek osoby uprawnionej (art. 16 ust. 2 CMR) albo przystąpienia do sprzedaży towaru bez czekania na instrukcje, jeśli usprawiedliwia to właściwość psucia się lub stan towaru albo jeżeli koszty przechowania są niewspółmiernie wysokie (art. 16 ust. 3 CMR). Drugie z uprawnień przysługuje wyłącznie w sytuacjach w nich wskazanych i jest niezależne od obowiązków wynikających z art. 14 CMR. W doktrynie nie ma jednak zgody co do tego, czy uprawnienia z art. 16 ust. 2 CMR stanowią alternatywę, objętą wyborem przewoźnika, czy też przysługują dopiero po uprzednim podjęciu czynności wynikających z art. 14 CMR. Pierwszy pogląd jest zauważalny przede wszystkim w literaturze zagranicznej (Clarke, 2009, s. 94; Koller, 2013, s. 1028–1029; Loewe, 1975, s. 355; Theunis, 1987, s. 76), niemniej jednak istnieją istotne argumenty aksjologiczne przemawiające za przyjęciem stanowiska odmiennego. W tym pierwszym przypadku przewoźnik mógłby dowolnie decydować o zakończeniu stosunku umownego zawsze wtedy, gdyby wykonanie umowy napotykało przeszkody. Wprawdzie w wielu sytuacjach nie będzie to leżało w jego interesie, bowiem wobec uznania przewozu za ukończony (art. 16 ust. 2 zd. 2 CMR) musi on liczyć się przynajmniej z częściowym obniżeniem należnego frachtu, niemniej jednak w dalszym ciągu przyznanie mu nieograniczonego prawa do rozładowania towaru stanowiłoby istotny wyłom w zasadzie trwałości umów i stawiałoby drugą stronę umowy w skrajnie niekorzystnej sytuacji. Należy zatem przyjąć, że zastosowanie analizowanych regulacji powinno mieć miejsce wyjątkowo, dopiero po dokonaniu czynności z art. 14 CMR, przy czym jeśli możliwe jest podjęcie innych środków w interesie uprawnionego, to przewoźnik jest do tego zobowiązany w świetle art. 14 ust. 2 CMR (Hill, Messent, Glass, 2000, s. 102; Wesołowski, 2013, s. 291).

Dla pełnego zobrazowania zagadnienia przeszkód w przewozie drogowym wskazane jest porównanie zasad wynikających z Konwencji CMR z regulacjami zawartymi w Konwencji CIM³, dotyczącej przewozu kolejowego. Są one w pewnym stopniu zbliżone do przepisów Konwencji CMR, bowiem w razie wystąpienia przeszkody w przewozie konwencja ta przewiduje możliwość zażądania wskazówek od osoby uprawnionej albo dokonania samodzielnej zmiany drogi przewozu. Na gruncie tych regulacji przewoźnika zobowiązano jednak do rozstrzygnięcia, które z tych rozwiązań będzie bardziej korzystne (art. 20 § 1 CIM), nie determinując z góry kolejności czynności. Co więcej, w przeciwieństwie do Konwencji CMR, konwencja kolejowa wyraźnie odróżnia od przeszkody w przewozie sytuację, w której dalszy przewóz w ogóle nie jest możliwy (art. 20 § 2 CIM), w tym ostatnim przypadku nakładając na przewoźnika obowiązki analogiczne do wskazanych w art. 14 CMR. Zamysłem twórców Konwencji CIM było niewątpliwie zróżnicowanie obowiązków przewoźnika w sytuacji, gdy występują przeszkody w przewozie, które sprawiają, że nie jest możliwe wykonanie go zgodnie z umową oraz gdy okazuje się, że dalsze jego wykonywanie nie jest w ogóle możliwe, nawet w sposób odmienny od umówionego. W przepisach Konwencji CMR, a tym bardziej w prawie krajowym, nie sposób doszukać się tego rodzaju regulacji. Rozwiązanie zastosowane w konwencji kolejowej stanowi konstrukcję jeszcze bardziej elastyczną niż w przypadku Konwencji CMR, choć jednocześnie stwarzającą większe zagrożenia dla przewoźnika z punktu widzenia oceny słuszności jego przewoźnika w razie samodzielnego rozstrzygnięcia o dalszych krokach, szczególnie w kontekście art. 20 § 1 CIM.

Na marginesie należy także zwrócić uwagę, że problematyka przeszkód w wykonaniu umowy przewozu nie została wprost unormowana w Konwencji montrealskiej⁴, regulującej przewóz lotniczy. Wprawdzie art. 12 tejże Konwencji w ramach uprawnienia do dysponowania towarem przyznaje wysyłającemu m.in. prawo do wydawania poleceń przewoźnikowi, jednak regulacja ta nie odnosi się do przeszkody w przewozie, a raczej do zmiany treści umowy niezwiązanej z przeszkodą w jej wykonaniu (np. wycofania towaru w porcie lotniczym odlotu lub przeznaczenia albo wydania go osobie innej niż pierwotny odbiorca).

³ Załącznik B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9 maja 1980 r. (Dz.U. 1985, nr 34, poz. 158) – Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami, zwana dalej Konwencją CIM.

⁴ Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego z 28 maja 1999 r. (Dz.U. 2007, nr 37, poz. 235), zwana dalej Konwencją montrealską.

Brak wyraźnego uregulowania sytuacji przeszkód w przewozie w Konwencji montrealskiej wynikać może ze specyfiki przewozów lotniczych, w przypadku których w razie wystąpienia takich przeszkód najczęściej brak będzie możliwości podjęcia środków zmierzających do ich wyeliminowania.

2. Problemy praktyczne związane z przeszkodami w wykonaniu przewozu

Choć regulacje w zakresie przeszkód w wykonaniu przewozu zarówno w przypadku prawa krajowego, jak i Konwencji CMR nie są rozbudowane, to w praktyce ich stosowanie rodzi wiele problemów. Szczególnie na gruncie Konwencji CMR można zaobserwować istnienie bogatego dorobku orzeczniczego. Wobec braku odmienności na gruncie Prawa przewozowego w kwestiach, które będą przedmiotem dalszych rozważań należy stwierdzić, że przedstawione poglądy zachowują aktualność nie tylko w odniesieniu do przewozów międzynarodowych, ale także krajowych.

Pierwszą istotną kwestią jest ustalenie, czy problemy związane z nieprawidłowym załadunkiem i zabezpieczeniem towaru pojawiające się w toku wykonywania przewozu zawsze stanowią przeszkody w przewozie. Zagadnienie to zostało poruszone w wyroku belgijskiego Cour d'Appel de Liège z 18 grudnia 1967 roku (*European Transport Law*, 1969, 965–974) wydanym w sprawie, w której w trakcie wykonywania przewozu 20.000 ton stali kierowca zauważył, że towar zaczął przemieszczać się po naczepie. Po zatrzymaniu pojazdu przewoźnik samodzielnie powierzył podmiotowi trzeciemu zabezpieczenie towaru. Czynności te zostały jednak wykonane nieprawidłowo, a po ponownym uruchomieniu silnika przewożony towar spadł z naczepy, co skutkowało jego uszkodzeniem. Sąd uznał, iż zaistniała sytuacja stanowiła przeszkodę w przewozie w rozumieniu art. 14 ust. 1 Konwencji CMR, w związku z czym przewoźnik był zobowiązany do zażądania instrukcji od nadawcy. Ze względu jednak na niezrealizowanie tego obowiązku i podjęcie czynności bez uprzedniego kontaktu z nadawcą przyjęto, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność na gruncie art. 17 ust. 4 w zw. z art. 18 ust. 2 Konwencji CMR.

Powyższe rozstrzygnięcie jest co do zasady słuszne, niemniej jednak pogląd w nim wyrażony nie może być uogólniany. Nie ulega wątpliwości, że opisana sytuacja powinna być traktowana jako przeszkoda w przewozie wówczas, gdy czynności ładunkowe nie zaliczają się do obowiązków przewoźnika. Należy

wtedy przyjąć, że skoro do destabilizacji towaru doszło na skutek działań osoby trzeciej, to w razie stwierdzenia nieprawidłowości uniemożliwiających kontynuowanie przewozu, przewoźnik powinien zażądać instrukcji od osoby uprawnionej. W przypadku, gdy czynności ładunkowe stanowiły obowiązek przewoźnika, można jednak bronić poglądu, że skoro zaistniała sytuacja stanowi konsekwencję jego działań, to także w razie ujawnienia się związanych z tym okoliczności już w trakcie przewozu powinien on samodzielnie podjąć kroki zmierzające do usunięcia skutków swoich zaniedbań. Kwestia komplikuje się przy uwzględnieniu akcentowanego w literaturze rozróżnienia czynności ładunkowych od czynności zabezpieczających. W odniesieniu do tych ostatnich wskazuje się, że stanowią one element ogólnego obowiązku sprawowania pieczy nad przesyłką i spoczywają co do zasady na przewoźniku, niezależnie od tego, kto dokonywał załadunku (Wesołowski, 2013, s. 229). W tym kontekście można przyjąć, że jeśli do analizowanej sytuacji doszłoby na skutek nieodpowiedniego zabezpieczenia towaru przez przewoźnika, to tego rodzaju zdarzenia nie stanowią przeszkód w rozumieniu art. 14 Konwencji CMR. Należałoby je raczej traktować jako utrudnienia, a te nie są objęte dyspozycją tego przepisu (Clarke, 2009, s. 89; Hill i in., 2000, s. 100). Skoro będą stanowiły konsekwencję zaniedbań przewoźnika, to również w tym przypadku powinien on we własnym zakresie dążyć do ich usunięcia, tym bardziej, że osoba uprawniona może nie posiadać wystarczającej wiedzy do udzielenia rozsądnych instrukcji.

Kolejne istotne zagadnienie dotyczy dokonania rozróżnienia pomiędzy tymczasowym utrudnieniem a przeszkodą uniemożliwiającą wykonanie przewozu. Wobec nieuregulowania tej kwestii w Konwencji CMR i prawie krajowym (odmiennie niż w konwencji kolejowej), konieczne staje się odwołanie do dorobku judykatury. W wyroku z 12 listopada 1996 roku francuski Cour d'Appel d'Orléans (Bulletin de Transports et de la Logistique 1997, s. 159) rozstrzygnął sprawę, w której przewoźnik nie był w stanie wykonać przewozu zgodnie z warunkami umowy ze względu na strajk, o którego przeprowadzeniu wprawdzie posiadał wcześniej informacje, ale okazało się, że trwa dłużej niż planowano. W związku z tym przewoźnik zażądał instrukcji, a ostatecznie przywiózł towar z powrotem do miejsca załadunku. Sąd przyjął, że o ile fakt przeprowadzenia strajku był przewoźnikowi z góry wiadomy i nie mógł usprawiedliwiać opóźnienia w wykonaniu przewozu, to przedłużenie strajku stanowiło okoliczność, której przewoźnik nie mógł przewidzieć ani jej zapobiec. Jednocześnie uznał, że tego typu sytuacja nie stanowi przeszkody w rozumieniu art. 14 CMR, a jedynie

tymczasowe utrudnienie, w związku z czym przewoźnik nie był zobowiązany do zwrócenia się o instrukcje do osoby uprawnionej do rozporządzania towarem.

Również na podstawie tego orzeczenia trudno wyprowadzić wnioski natury ogólnej, a odnoszenie go do podobnych spraw w praktyce może okazać się problematyczne. Nie ulega wątpliwości, że w razie wystąpienia utrudnień przy wykonywaniu przewozu, przewoźnik jest zobowiązany w pierwszej kolejności do podjęcia działań zmierzających do jego wykonania zgodnie z jej warunkami, a dopiero gdy okaże się to niemożliwe lub gdy jest oczywiste, że żadne środki nie będą wystarczające, można mówić o przeszkodzie z art. 14 CMR. Nietrudno jednak wyobrazić sobie sytuację, w której przewoźnik nie jest w stanie z góry ocenić zaistniałych okoliczności. O ile ocena tymczasowego charakteru utrudnienia jest zazwyczaj łatwa do dokonania *post factum*, to w chwili wystąpienia zdarzenia może to być trudne, a nawet niemożliwe. Przewoźnik powinien zatem podjąć samodzielne kroki wówczas, gdy nie ma wątpliwości co do tymczasowego charakteru utrudnienia, ale w razie zaistnienia wątpliwości powinien zachować daleko idącą ostrożność i zwrócić się do osoby uprawnionej o instrukcje zawsze wtedy, gdy dokonana ocena nie jest jednoznaczna. W innym przypadku naraża się na odpowiedzialność wynikającą z niezrealizowania obowiązku niezwłocznego podjęcia czynności z art. 14 CMR (por. Ambrożuk i in., 2014, s. 186).

Powyższa okoliczność nabiera szczególnego znaczenia w odniesieniu do przewozów z zastrzeżeniem tzw. terminu fix, oznaczającego obowiązek ukończenia przewozu w ściśle określonym czasie. Stosowanie tego typu klauzul może wynikać np. z godzin otwarcia magazynu odbiorcy, konieczności dokonania przeładunku na inny pojazd itd. W kontekście potencjalnych trudności w zakresie oceny tymczasowego charakteru utrudnienia i możliwych konsekwencji zaniedbań, tym bardziej uzasadnione jest zażądanie przez przewoźnika instrukcji w razie pojawienia się jakichkolwiek wątpliwości.

Rozpatrywana kwestia przybiera jeszcze inny istotny aspekt, dotyczący zakresu czynności, które powinien podjąć przewoźnik w sytuacji, w której z góry wiadomo, że żadne kroki nie będą wystarczające dla zapobiegnięcia powstania lub trwania przeszkody. W wyroku Cour d'Appel de Gand z 31 października 1996 roku (Jurisprudence du Port d'Anvers 1997, 381–388) stwierdzono, że nie można stawiać przewoźnikowi zarzutu naruszenia obowiązków z art. 14 CMR w sytuacji, w której do szkody w towarze doszło na skutek zaistnienia przeszkód w przewozie, przy czym nie było w ogóle możliwe podjęcie czynności, które mogłyby doprowadzić do zapobiegnięcia szkodzie, nawet gdyby przewoźnik

zwrócił się o instrukcje. Z tych samych względów ostrożnościowych, o których była mowa powyżej, bezpieczniejszym rozwiązaniem dla przewoźnika byłoby jednak zwrócenie się o instrukcje, tym bardziej, że w niektórych sytuacjach może okazać się, iż istnieją możliwe kroki, o których sam przewoźnik nie ma wiedzy.

3. Roszczenia przewoźnika w razie powstania przeszkód w przewozie

W odniesieniu do roszczeń przewoźnika związanych z przeszkodami w przewozie na gruncie prawa krajowego obowiązuje zasada, zgodnie z którą w przypadku zmiany drogi przewozu przewoźnik może pobrać przewoźne za rzeczywistą drogę przewozu, chyba że przeszkody w przewozie są przez niego zawinione (art. 55 ust. 2). Na podstawie art. 16 ust. 1 CMR przyjmuje się natomiast, że w przypadku wystąpienia przeszkód w przewozie i podjęcia czynności przewidzianych w art. 14 CMR przewoźnikowi przysługuje prawo do zwrotu kosztów spowodowanych zażądaniem przez niego instrukcji lub ich wykonaniem, pod warunkiem, że koszty te nie wynikły z jego winy.

O ile kwestia winy, jako przesłanki wyłączającej możliwość wysuwania roszczeń została uregulowana w sposób zbliżony w odniesieniu do przewozów krajowych i międzynarodowych, o tyle użycie sformułowania „zwrot kosztów” w przypadku Konwencji CMR sugeruje odmienny zakres roszczeń niż w przypadku art. 55 ust. 2 Prawa przewozowego. Przy przewozie krajowym przewoźnik może żądać jedynie zwiększenia przewoźnego, bez możliwości żądania innych należności. Na gruncie art. 16 ust. 1 CMR powstaje natomiast roszczenie o zwrot szeroko rozumianych kosztów, które obejmują koszty faktycznie poniesione, ale także zysk utracony na skutek wykonywania instrukcji przekazanych przez osobę uprawnioną i niemożliwości świadczenia w tym czasie innych usług (por. OLG Köln w wyroku z 26 sierpnia 1994 r., TR 1995, s. 68). Brak jest uregulowania *expressis verbis* odnoszącego się do możliwości żądania zmiany wysokości wynagrodzenia, jednak wydaje się, że powinno ono ulegać odpowiedniemu zwiększeniu lub zmniejszeniu, choć kwestia ta nie może być rozpatrywana w oderwaniu od przyczyn zaistnienia zmiany umowy (Wesołowski, 2013, s. 300). Odrębnym zagadnieniem jest możliwość żądania przewoźnego w sytuacji dokonania rozładunku towaru w trybie 16 ust. 2 CMR. W literaturze wyrażono pogląd, że wynagrodzenie powinno być przyznane jedynie

w części proporcjonalnej do zakresu wykonania przewozu (Dąbrowski, Wesołowski w Ambrożuk i in., 2015, s. 201). W niektórych sytuacjach uzasadnione jednak będzie odstępianie od tej ogólnej zasady na rzecz przyjęcia, że wynagrodzenie w ogóle nie jest należne, szczególnie wówczas, gdy przewóz będzie wykonany jedynie w niewielkiej części albo gdy wskazano precyzyjnie godzinę dostawy, a wykonanie przewozu jedynie częściowo lub po terminie nie ma dla drugiej strony umowy żadnego znaczenia.

W kwestii winy przewoźnika jako okoliczności skutkującej pozbawieniem go dodatkowych roszczeń należy ponadto zwrócić uwagę, że na gruncie Konwencji CMR pojęcie to odnosi się do powstania kosztów spowodowanych zażądaniem instrukcji lub ich wykonaniem. Będzie to dotyczyło zarówno sytuacji, gdy zawinione jest powstanie przeszkody, jak i przypadku, gdy przeszkoda jest niezawiniona, ale w sposób zawiniony doszło do powstania kosztów lub ich zwiększenia (Hill i in., 2000, s. 103). W orzecznictwie wyrażone zostało nawet dalej idące stanowisko, zgodnie z którym przewoźnik traci prawo do zwrotu kosztów, jeśli przejawem jego winy będzie zaniedbanie obowiązku poinformowania o przeszkodzie (tak: francuski Cour de Cassation w wyroku z 21 listopada 2006 roku, Bulletin d'information de la Cour de Cassation 2006, IV, N 229, s. 253). W przypadku prawa krajowego pojęcie winy odnosi się natomiast do powstania samych przeszkód w przewozie, co z systemowego punktu widzenia jest w pełni uzasadnione w kontekście okoliczności, że dyspozycją art. 55 ust. 2 Prawa przewozowego objęto jedynie możliwość żądania przewoźnego, a nie innych kosztów powstałych w związku z przeszkodami. Nie zmienia to jednak faktu, że porównanie treści art. 16 CMR i 55 ust. 2 Prawa przewozowego wskazuje jednoznacznie, iż na gruncie prawa krajowego sytuacja przewoźnika w zakresie przysługujących mu roszczeń została uregulowana wąsko i w sposób nieuwzględniający całokształtu możliwych sytuacji.

W przypadku Konwencji CMR wyłączenie obowiązku zwrotu kosztów w sytuacji, gdy do ich powstania doszło z winy przewoźnika nie jest spójne z uregulowaniem dotyczącym odpowiedzialności przewoźnika za zaginięcie lub uszkodzenie towaru, zawartym w art. 17 CMR. Wobec wysokiego progu odpowiedzialności wynikającego z tego ostatniego przepisu, zbliżającego ją do odpowiedzialności na zasadzie ryzyka (Wesołowski, 2013, s. 298), możliwa jest bowiem sytuacja, w której przewoźnik ponosi odpowiedzialność na podstawie art. 17 CMR, a jednocześnie wobec braku winy przysługuje mu roszczenie o zwrot kosztów wskazanych w art. 16 ust. 1 CMR (np. w przypadku

powstania przeszkody w przewozie polegającej na niezależnej od przewoźnika awarii pojazdu). Względy aksjologiczne mogłyby jednak przemawiać za próbą dokonania takiej wykładni, która prowadziłaby do ujednolicenia zasad z art. 16 i 17 CMR. Należałoby wówczas rozważyć możliwość przyjęcia, że osoba uprawniona jest zwolniona od obowiązku zwrotu przewoźnikowi kosztów nie tylko w razie stwierdzenia winy przewoźnika, ale zawsze wtedy, gdy koszty te byłyby spowodowane okolicznościami, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność na podstawie art. 17 CMR. Stanowisko takie wydaje się uzasadnione szczególnie przy uwzględnieniu angielskiej wersji językowej art. 16 ust. 1 CMR, w której nie ma mowy o winie przewoźnika, a wskazuje się na jego bezprawne działanie lub zaniedbanie (*wrongful act or neglect*).

Podobna rozbieżność występuje także na gruncie przepisów prawa krajowego. Odpowiedzialność przewoźnika za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe w czasie wykonywania przewozu wynikająca z art. 65 Prawa przewozowego oparta jest bowiem na zasadzie ryzyka (Szanciło, 2008, s. 295, a także: wyrok SA w Warszawie z 28 lutego 2013 r., VI ACa 1057/12, Legalis, postanowienie SA Kraków z 6 grudnia 2013 r., I ACa 1053/13, Legalis), co prowadzi do braku spójności z zasadą winy wynikającą z art. 55 ust. 2. W tym przypadku nie istnieją jednak podstawy do usunięcia powstałej rozbieżności na skutek odpowiednich zabiegów interpretacyjnych. W przypadku Konwencji CMR charakter odpowiedzialności przewoźnika nie jest bowiem tak jednoznaczny i choć zbliża się on do zasady ryzyka, to wykazuje on także związek z zasadą winy, ze względu na kryterium najwyższej staranności przewoźnika. Z art. 65 Prawa przewozowego wynika natomiast jednoznacznie, że odpowiedzialność przewoźnika oparta jest tu na zasadzie ryzyka, która wyraźnie kłóci się z zasadą winy przyjętą w art. 55 ust. 2.

Podsumowanie

Reasumując przedstawione powyżej uwagi należy stwierdzić, że prawo krajowe cechują daleko idące odrębności w stosunku do wzorców normatywnych przyjętych na gruncie konwencji międzynarodowych. Analiza charakteru nałożonych na przewoźnika obowiązków i zakresu przyznanych mu roszczeń uzasadnia wnioski, że aktualne regulacje Prawa przewozowego nie przystają do współczesnych warunków obrotu gospodarczego. Po pierwsze bowiem brak jest

uregulowania, które przyznawałoby odbiorcy uprawnienie do wydawania wskazówek w razie przejścia na niego prawa do rozporządzania przesyłką, co byłoby uzasadnione przede wszystkim z praktycznego punktu widzenia. Po drugie przewoźnikowi nie przyznano uprawnienia do samodzielnego podejmowania decyzji co do dalszych kroków w najlepszym interesie uprawnionego, nawet w sytuacjach awaryjnych. Po trzecie wąski zakres ewentualnych roszczeń przewoźnika nie uwzględnia specyfiki przewozu drogowego i różnorodności możliwych sytuacji, a po czwarte uzależnienie istnienia dodatkowych roszczeń od braku winy przewoźnika przy jednoczesnym oparciu ogólnej odpowiedzialności przewoźnika o zasadę ryzyka prowadzi do dekompozycji ustawy. Niewątpliwie regulacje konwencji międzynarodowych są bardziej spójne, a rozwiązania w nich przyjęte bardziej elastyczne. Nowelizacja Prawa przewozowego we wskazanym zakresie byłaby działaniem korzystnym, a przyjęcie za punkt wyjścia podstawowych założeń wynikających z regulacji Konwencji CMR sprawiłoby, że przy rozstrzyganiu wątpliwości można byłoby odwołać się do bogatego orzecznictwa wydanego na jej gruncie.

Literatura

- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2014). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., Wesołowski, K. (2015). *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Clarke, M.A. (2009). *International carriage of goods by road: CMR*. 5th ed. London: Informa.
- Hill, D.J., Messent, A.D., Glass, D.A. (2000). *CMR: contracts for the international carriage of goods by road*. London: Lloyd's of London Press.
- Jaworski, A. (2012). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: LexisNexis.
- Kolarski, A. (2002). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: Kodeks.
- Koller, I. (2013). *Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft*. München: Beck.
- Loewe, R. (1975). *Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*. Genewa.
- Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Theunis, J. (ed.) (1987). *International carriage of goods by road (CMR)*. London–New York: Lloyd's of London Press.

Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Warszawa: Wolters Kluwer.

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie regulacji związanych z przeszkodami w wykonaniu drogowego przewozu towaru, zarówno na gruncie prawa krajowego, jak i przepisów Konwencji CMR, a także porównanie ich z regulacjami zawartych w innych pokrewnych aktach prawnych. Autor dokonuje analizy obowiązujących przepisów oraz przedstawia pojawiające się problemy praktyczne, dokonując przy tym ich własnej oceny.

W artykule zwrócono także uwagę, iż na gruncie prawa krajowego przeszkody w przewozie zostały uregulowane w sposób węższy i mniej elastyczny niż ma to miejsce w przypadku przepisów międzynarodowych. Autor wyraża stanowisko, że niedoskonałości w przepisach prawa krajowego dotyczą takich zagadnień, jak przyznanie uprawnienia do wydawania wskazówek wyłącznie nadawcy, brak możliwości samodzielnego podejmowania działań przez przewoźnika w sytuacjach wyjątkowych, wąskie określenie zakresu roszczeń przewoźnika oraz niespójność pomiędzy uzależnieniem istnienia tych roszczeń od winy przewoźnika a ogólną zasadą odpowiedzialności przewoźnika opartą o zasadę ryzyka.

Słowa kluczowe: prawo przewozowe, konwencja CMR, przeszkody w przewozie

The impossibility of performance of the contract of international and domestic carriage of goods

Summary

The aim of the article is to present the regulations concerning the impossibility of performance of the road carriage, both on the grounds of domestic law and CMR Convention, as well as to submit their comparison with the provisions of other similar acts. The author conducts the analysis of the applicable provisions of law and presents the emerging practical problems, stating his own views on these issues.

It has been also noted in the article that the domestic provisions are much more narrow and less elastic than the provisions of international regulations. The author presents the opinion that the inadequacies of the domestic regulations regard to the following matters: granting the right of giving instructions only to the sender, lack of possibility of making independent decisions by the carrier in a state of emergency, narrow scope of claims of

the carrier and the discrepancy between making this claims dependent on the fault of the carrier and the general rule of his liability based on the principle of risk.

Keywords: transport law, CMR Convention, impossibility of performance