

Patryk Wydziałkiewicz

Przedawnienie i jego skutki w Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)

Abstract: The article says about the limitation of actions arising out of carriage under the regulation of the Convention on the contract for international carriage of goods by Road (CMR) [*further called CMR or Convention*]. The rules of CMR have a direct application in every of the 55 countries — parts of the Convention and a civil character. The Convention has been signed in two authentic languages — English and French, but there are official translations to the languages of parts of the Convention. As the author points out, there are different rules of interpretation of the international legal rules and the national legal rules. The Convention should be interpreted accordingly to the interpretation rules specified in the Vienna Convention on the Law of Treaties. Hence, the interpretation should be made in a good faith, accordingly to a typical meaning of words and with the consideration of the context and the purpose of an interpreted legal act. The Convention should be applied homogeneously in every country.

The limitation of an action causes the negative effect to the individuals and legal entities, who has not used their rights for a specific period of time. Although the limitation of an action is known in most of the legal systems, it is not an identical legal institution. In most legal systems it is an institution of a substantive law, but in some systems, it is regulated under the laws of procedure. There are three different types of the effect caused by the limitation of an action, that are: an expiration of the right and the action, only an expiration of the action and the right to exercise a plea of limitation of the right of action.

It is prohibited to use national legal rules to the aspects regulated under the Convention. The institution of limitation of an action is regulated in art. 32 CMR, but it is not an exhaustive rule. The suspension and the break of the period of limitation of actions are regulated by the law at the seat of the litigation. Other aspects of the limitation of actions, which are not specified in CMR, are regulated by the national legal rules. The catalogue of the situations when the Convention can be applied is not closed. Author notices that the Convention is applied to the wide range of cases, even slightly connected with the international carriage of goods by road and it is possible that the conflict of law occurs.

The period of limitation of actions arising out of carriage under the Convention shall be one year, but in case of willful misconduct the period of limitation shall be three years. There are three different moments from which this period shall begin to run, depending on what has happened. The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period. Sundays and national holidays are included instead. Other aspects are regulated by national rules.

A written claim is voluntary and shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. There is a problem of understanding the meaning of "written form", because there is no uniform meaning of it. Author suggests that the Convention includes an autonomic meaning of the written form. Further problem is to setting of the moment of the receipt of the claim. There's no uniform practice. Because of that, there is a need to use an appropriate, applicable national rules.

Author points out that the Convention has a different content in English and French. The meaning of the art. 32 point 4 CMR in French leads to conclusion that the right of an action expires. But the same article in English says that the right of an action, which has become barred by lapse of time, may not be exercised by the way of counterclaim or set-off. The conclusion from English version it that the limitation of an action cannot be used as a mean of defense but there are no barriers to the actions for limited pretensions in other legal proceedings. The interpretation of art. 32 point 4 CMR under the rules of an international interpretation leads to the conclusion that the time-barred claims cannot be forcibly claimed.

Keywords: limitation, CMR, carriage

Wstęp

Konwencja¹ o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)² została podpisana w dniu 19 maja 1956 r. w Genewie³. Polska ratyfikowała ją w 1962 r.⁴

¹ Ang.: Convention on the contract for international carriage of goods by Road (CMR), Fr.: Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) [dalej: Konwencja lub CMR].

² Dz.U. z 14 września 1962 r., nr 49, poz. 238 (sprostowanie błędu w przekładzie Konwencji zostało dokonane obwieszczeniem Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 13 czerwca 1995 r. Dz.U. 1995, nr 69, poz. 352).

³ Pierwotnymi stronami Konwencji były: Austria, Belgia, Francja, Niemcy, Luksemburg, Holandia, Polska, Szwecja i Szwajcaria, zob. http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&lang=en.

⁴ Do chwili obecnej do CMR przystąpiło 55 państw, tj.: Albania, Armenia, Austria, Azerbejdżan, Białoruś, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Czar-nogóra, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Gruzja, Hiszpania, Holandia, Iran (Islamska Republika Iranu), Irlandia, Jordania, Kazachstan, Kirgistan, Liban, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Macedonia, Malta, Maroko, Mołdowa, Mongolia, Niemcy, Norwe-

Przepisy CMR znajdują bezpośrednie zastosowanie we wszystkich państwach-stronach, bez konieczności przenoszenia ich do wewnętrznych systemów prawnych⁵. W pełni koreluje to z regulacjami zawartymi w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej⁶. Zgodnie z art. 87 ust. 1⁷ w zw. z art. 91 ust. 1⁸ Konstytucji, umowa międzynarodowa stanowi źródło powszechnie obowiązującego w Polsce prawa i po jej ratyfikowaniu znajduje bezpośrednie zastosowanie.

W znacznej mierze przepisy Konwencji mają charakter cywilnoprawny i bezpośrednio kształtują sytuację prawną jednostek⁹. Zapewnia to jednolitość norm dotyczących międzynarodowego przewozu towarów na obszarze wszystkich państw-stron Konwencji i ułatwia transport, co było głównym założeniem twórców tego aktu¹⁰. Zastosowanie systemu implementacji Konwencji do poszczególnych systemów prawnych nie pozwoliłoby osiągnąć takich rezultatów, gdyż mimo głównych założeń w każdym państwie funkcjonowałyby odmienne regulacje. Przyjęty system nie rozwiązuje jednak wszystkich problemów związanych z jednolitym stosowaniem norm Konwencji. W pierwszej kolejności należy zauważyć, że treść CMR stanowi wyraz kompromisu między rozwiązaniami znanymi w różnych systemach prawnych, w wyniku czego niektóre normy są wieloznaczne lub stwarzają problemy interpretacyjne. Poza tym, Konwencja została podpisana w dwóch równoważnych językach autentycznych — angielskim i francuskim, są także oficjalne tłumaczenia na języki krajów,

gia, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Rosja, Rumunia, Serbia, Słowacja, Słowenia, Syria (Syryjska Republika Arabska), Szwajcaria, Szwecja, Tadżykistan, Tunezja, Turcja, Turkmenistan, Ukraina, Uzbekistan, Węgry, Włochy oraz Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii (CMR podlegają także terytoria zależne od Wielkiej Brytanii — Gibraltary, Wyspa Man i Baliwat Guernsey), zob. http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&lang=en.

⁵ W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny — Prawo przewozowe — CMR*. Gdańsk 2009, s. 253; R. Walczak: *Międzynarodowy przewóz drogowy towarów*. Warszawa 2006, s. 2.

⁶ Dz.U. z dnia 16 lipca 1997 r., nr 78, poz. 483 ze zm.

⁷ Artykuł 87 ust. 1 Konstytucji RP: „Źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są: Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe oraz rozporządzenia”.

⁸ Artykuł 91 ust. 1 Konstytucji RP: „Ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w »Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej«, stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy”.

⁹ W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 253; R. Walczak: *Międzynarodowy...*, s. 2.

¹⁰ W preambule Konwencji wskazano, że strony wyraziły zgodę na jej zawarcie, gdyż uznały 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 [...]”.

które przystąpiły do Konwencji¹¹. Tłumaczenia, bez względu na to, czy mają charakter oficjalny, czy też nieoficjalny, nie mają mocy autorytatywnej w prawie międzynarodowym¹². Nie oznacza to jednak, że nie odgrywają jakiejkolwiek roli. Na płaszczyźnie krajowej ochronie podlegają bowiem prawa jednostki wywiedzione z oficjalnego tłumaczenia, nawet jeżeli jest ono nieprawidłowe¹³. Co więcej, posługiwanie się oficjalnym tłumaczeniem w stosunkach krajowych jest dopuszczalne, pod warunkiem jednak, że wszelkie wątpliwości interpretacyjne będą rozwiązywane na podstawie tekstu autentycznego lub wszystkich tekstów autentycznych¹⁴. W konsekwencji podejmowanie w większości spraw rozstrzygnięć sądowych jedynie na podstawie tekstu oficjalnego tłumaczenia nie stanowi nieprawidłowej praktyki. Jednakże podmiot lub organ stosujący prawo powinien zawsze rozważyć, czy w konkretnym przypadku nie należy sięgnąć do autentycznej wersji językowej umowy międzynarodowej. W doktrynie bowiem zwraca się uwagę, że tłumaczenia często są nieprecyzyjne lub niedokładne¹⁵. Poza tym, wersje językowe mogą różnić się między sobą z uwagi na brak możliwości opisanie konkretnej instytucji z zastosowaniem pojęć używanych w danym systemie prawnym. Także niektóre instytucje o tych samych nazwach mają w różnych państwach inne znaczenia lub rodzą odmienne skutki. W związku z tym ograniczenie się do treści tłumaczenia w kwestiach, które budzą wątpliwości jest nieprawidłowe i sprzeczne z celem konwencji, która ma za zadanie ujednolicić regulowaną kategorię spraw we wszystkich państwach-stronach umowy¹⁶.

Nie można także zapominać, że interpretacja przepisów międzynarodowych wymaga zachowania reguł wykładni odmiennych od tych, które są używane w stosunku do tekstów aktów prawa krajowego¹⁷. W pierwszej kolejności wiążącą wykładnię traktatu mogą ustalić jego strony w formie porozumienia albo powierzyć taką kompetencję innemu organowi, w szczególności o charakterze sądowniczym¹⁸. Taka wy-

¹¹ Między innymi w Polsce opublikowano w „Dzienniku Ustaw” (Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238 ze zm.) tłumaczenie Konwencji na język polski.

¹² A. Wyrozumska: *Umowy międzynarodowe*. Warszawa 2006, s. 362.

¹³ Ibidem, s. 362, 592—593.

¹⁴ Ibidem, s. 149.

¹⁵ Ibidem, s. 359. Przykładem niepoprawnego tłumaczenia Konwencji jest tłumaczenie polskie, które w 1995 r. zostało sprostowane, a mianowicie w art. 31 ust. 3 CMR słowo „prawomocny” zastąpiono słowem „wykonalny” (obwieszczenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 13 czerwca 1995 r. Dz.U. 1995, nr 69, poz. 352).

¹⁶ Zob. przyp. 10.

¹⁷ W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 253.

¹⁸ A. Wyrozumska: *Umowy międzynarodowe...*, s. 326—327. Autorka wskazała, że pierwszą organizacją międzynarodową upoważnioną do dokonywania wiążącej wykład-

kładnia odzwierciedla wolę stron umowy międzynarodowej i nawet jeśli odbiega od literalnego brzmienia tekstu traktatu, jest wiążąca¹⁹. W wypadku Konwencji CMR strony nie dokonały autorytatywnej wykładni. Mimo powierzenia na podstawie art. 47 CMR Międzynarodowemu Trybunałowi Sprawiedliwości kompetencji do rozstrzygania sporów między stronami²⁰ Konwencji w zakresie jej interpretacji lub stosowania, do chwili obecnej nie zostało wydane żadne orzeczenie w tym przedmiocie²¹. W konsekwencji przy wykładni Konwencji należy stosować ogólne zasady interpretacji norm prawa międzynarodowego. Wskazówek co do sposobu interpretacji umów międzynarodowych należy szukać w Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów, sporządzonej w Wiedniu w dniu 23 maja 1969 r.²² W art. 31 i 32 KPT określono ogólne reguły oraz uzupełniające środki interpretacji²³. Naczelną zasadą wykładni umów międzynarodowych — wyrażoną w art. 31 ust. 1 KPT — jest obowiązek interpretacji w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem²⁴, jakie należy przypisywać użytym w nich wyrazom w ich kontekście oraz w świetle ich przedmiotu i celu. Pierwszeństwo w interpretacji ma więc odniesienie do warstwy tekstu, lecz odczytywanego

ni aktu prawa międzynarodowego był Międzynarodowy Fundusz Walutowy. W systemie Unii Europejskiej wyłączną kompetencję w zakresie wykładni prawa wspólnotowego ma Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

¹⁹ Wykładnia autentyczna może być środkiem do faktycznej zmiany regulacji traktatu bez konieczności przeprowadzenia często długotrwałego procesu formalnej zmiany umowy międzynarodowej.

²⁰ Spory dotyczące stosowania i interpretacji Konwencji powstałe między podmiotami innymi niż państwa-strony nie podlegają rozstrzygnięciu w trybie określonym w art. 47 CMR. Także sąd rozstrzygający spór nie jest uprawniony do zwrócenia się do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości o dokonanie wiążącej wykładni.

²¹ Artykuł 47 CMR: „Každy spór między dwiema lub wieloma Umawiającymi się Stronami, dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej Konwencji, którego Strony nie mogłyby uregulować w drodze rokowań lub w inny sposób, może być wniesiony, na żądanie którejkolwiek z zainteresowanych Umawiających się Stron, do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, w celu rozstrzygnięcia”.

²² Dz.U. z dnia 2 listopada 1990 r., nr 74, poz. 439 [dalej: KPT].

²³ A. Wyrozumska zwróciła uwagę, że przepisy art. 31 i 32 KPT są uznawane w praktyce sądowej za normy prawa zwyczajowego (A. Wyrozumska: *Umowy międzynarodowe...*, s. 333). Wydaje się, że konsekwencją uznania, iż zasady wyrażone we wskazanych artykułach KPT stanowią normy prawa zwyczajowego jest to, że można je posiłkowo stosować zarówno w interpretacji aktów prawnych zawartych przed podpisaniem KPT, jak i między stronami, które nie są członkami tej konwencji.

²⁴ Chodzi o zwykłe znaczenie nadane terminowi w obrębie umowy międzynarodowej lub w prawie międzynarodowym. Stosowanie analogii do prawa krajowego musi być dokonywane z wielką ostrożnością, gdyż w różnych systemach prawnych pod tymi samymi nazwami kryją się zupełnie odmienne instytucje.

w dobrej wierze²⁵, w ramach jego kontekstu²⁶ i z uwzględnieniem celu²⁷ traktatu²⁸. Nie można zatem poprzestawać na samej wykładni językowej, w szczególności że traktat może mieć różną treść autentyczną, z uwagi na rozbieżności w sferze językowej.

Normy Konwencji powinny być stosowane w sposób jednolity we wszystkich państwach-stronach. Ograniczenie wykładni przepisów CMR do zasad obowiązujących wyłącznie w jednym obszarze prawnym prowadziłoby do odmiennych wniosków i niedopuszczalnych rozbieżności między sposobem rozumienia i stosowania tych samych przepisów Konwencji w różnych państwach. Dodatkowo, dopóki zagadnienie uregulowane jest w jednolitym prawie międzynarodowym, niedopuszczalne jest sięganie do przepisów prawa państwa, które związane jest tym prawem jednolitym²⁹, chyba że w akcie międzynarodowym znajduje się wyraźne odesłanie.

²⁵ Interpretacja w dobrej wierze ma prowadzić do ustalenia tego, co strony faktycznie chciały osiągnąć, zawierając umowę międzynarodową. Z tej ogólnej reguły wynikają dalsze zasady interpretacji. L. Ehrlich wskazał, że z zasady interpretacji w dobrej wierze „wynika domniemanie, że należy interpretować tak, aby umowa miała skutek, czyli domniemanie przeciw wnioskowi, że strony zawierając traktat nie chciały nic postanowić [...]” (L. Ehrlich: *Interpretacja traktatów*. Warszawa 1957, s. 121). Podobnie wypowiedziała się A. Wyrozumska, która stoi na stanowisku, że z zasady dobrej wiary wynikają wskazówki logiczne dla interpretacji, w tym np. że umowa musi rodzić jakieś zobowiązanie, które może być skutecznie wykonane, a zatem musi być interpretowana w sposób rozsądny, z uwzględnieniem treści traktatu i woli jego stron (A. Wyrozumska: *Umowy międzynarodowe...*, s. 338—339).

²⁶ W przepisie art. 31 ust. 2 KPT określono, że kontekst obejmuje, oprócz tekstu, łącznie z jego wstępem i załącznikami: a) każde porozumienie dotyczące traktatu, osiągnięte między wszystkimi stronami w związku z zawarciem traktatu; b) każdy dokument sporządzony przez jedną lub więcej stron w związku z zawarciem traktatu, przyjęty przez inne strony jako dokument odnoszący się do traktatu. Przy wykładni umowy międzynarodowej trzeba zatem uwzględnić także preambułę oraz wszelkie zastrzeżenia uczynione przez strony przy podpisywaniu umowy. Wydaje się, że trzeba także uwzględnić okoliczności, w jakich umowa została zawarta, oraz inne czynniki, takie jak rozwój techniki.

²⁷ A. Wyrozumska podaje, że przy interpretacji z uwzględnieniem celu traktatu trzeba się odwołać do zasady efektywności, tzn. trzeba tak interpretować, aby tekst coś znaczył, a ustalone znaczenie było użyteczne. Należy zatem odrzucić wnioski niedorzeczne, powodujące, że norma nie miałaby żadnego znaczenia lub byłaby nieefektywna.

²⁸ A. Wyrozumska: *Umowy międzynarodowe...*, s. 335.

²⁹ R. Walczak: *Międzynarodowy...*, s. 2.

Przedawnienie roszczeń — ogólna charakterystyka

Przedawnienie prowadzi do powstania niekorzystnych skutków po stronie osoby, która przez określony czas nie wykonała przysługującego jej uprawnienia, i skutkuje udzieleniem ochrony osobie, która mimo ważnego obowiązku prawnego, nie spełniła ciążącego na niej świadczenia.

Instytucja przedawnienia występuje we wszystkich systemach prawnych na świecie, z wyjątkiem prawa wyznaniowego islamu³⁰. Nie jest to jednak instytucja jednolita, zachodzi bowiem wiele różnic między regulacjami występującymi zarówno w poszczególnych systemach prawnych, jak i nawet w różnych dziedzinach prawa w obrębie jednego systemu prawnego³¹.

W większości państw europejskich przedawnienie jest instytucją prawa materialnego³². Wyjątek w tej dziedzinie stanowią państwa systemu *common law*, gdzie przedawnienie zalicza się do prawa procesowego³³. Większe zróżnicowanie występuje natomiast w europejskich systemach prawnych w zakresie skutków przedawnienia. Może ono bowiem oddziaływać na prawo podmiotowe, wynikające z niego roszczenie albo dotyczyć postępowania sądowego.

J. Zrałek³⁴ dokonał pogrupowania systemów prawnych na podstawie kryterium rodzaju skutków prawnych przedawnienia, wynikających z konkretnych przepisów o przedawnieniu. Do pierwszej grupy zaliczył systemy, w których przedawnienie skutkuje zarówno wygaśnięciem roszczenia, jak i samego prawa. Takie regulacje występują w prawie austriackim, francuskim, hiszpańskim. W drugiej grupie umieścił systemy, w których prawo podmiotowe nie wygasa, lecz przedawnienie wpływa na roszczenie z niego wynikające. W tej kategorii wydzielił kolejne dwie grupy. W pierwszej z nich dłużnik może się uchylić od spełnienia roszczenia przez podniesienie zarzutu przedawnienia. Ten model został przyjęty między innymi w Polsce i Niemczech. W drugim przypadku, którego

³⁰ J. Zrałek: *Przedawnienie w międzynarodowym obrocie handlowym*. Kraków 2005 [Lex/el.]. B. Kordasiewicz, w: „System Prawa Prywatnego”. T. 2: *Prawo cywilne — część ogólna*. Red. Z. Radwański. Warszawa 2008, s. 576.

³¹ W polskim systemie prawnym przedawnienie występuje w prawie cywilnym, karnym, administracyjnym i finansowym. Mimo wielu podobieństw, są to różne instytucje, na co wskazuje T. Pałdyna: *Przedawnienie w polskim prawie cywilnym*. Warszawa 2010, s. 27).

³² Również w Polsce instytucja przedawnienia zaliczana jest do prawa materialnego. Tak m.in. A. Stępień-Sporek, F. Sporek: *Przedawnienie i terminy zawite*. Warszawa 2009, s. 24; T. Pałdyna: *Przedawnienie...*, s. 29.

³³ W Europie dotyczy to przede wszystkim Anglii.

³⁴ Zob. J. Zrałek: *Przedawnienie...*

przedstawicielem są Włochy, przedawnienie wywołuje silniejszy skutek, polegający na wygaśnięciu roszczenia. Do trzeciej grupy zaliczył systemy *common law*, w przypadku których przedawnienie jest instytucją prawa procesowego i aktualizuje się dopiero w postępowaniu sądowym³⁵. Autor ten zastrzegł jednocześnie, że zaprezentowany podział nie odpowiada rzeczywistości, gdyż analiza systemowa przepisów o przedawnieniu w państwach zaliczanych do pierwszej grupy wskazuje, że wbrew użytej w aktach prawnych terminologii, prawa podmiotowe nie wygasają w wyniku upływu terminu przedawnienia. Użycie pojęcia „wygaśnięcie prawa” we wskazanych systemach nie koreluje z pozostałymi przepisami, z których jednoznacznie wynika, że przedawnienie brane jest pod uwagę jedynie jako zarzut. W doktrynie francuskiej i belgijskiej, wbrew literalnemu brzmieniu przepisów o przedawnieniu, zaczęły dominować poglądy, że skutkiem przedawnienia jest niemożność dochodzenia roszczenia, a nie wygaśnięcie prawa³⁶.

Chaos terminologiczny w zakresie instytucji przedawnienia w różnych krajach przekłada się także na regulacje międzynarodowe, w tym na przepisy Konwencji CMR.

Przedawnienie na gruncie Konwencji CMR

W Konwencji CMR instytucji przedawnienia poświęcono tylko jeden artykuł. W przepisie art. 32 CMR uregulowano kwestie terminów przedawnienia, początkowego momentu biegu tych terminów, skutków złożenia reklamacji i skutków przedawnienia. W tym też zakresie Konwencja wyłącza stosowanie przepisów krajowych³⁷. Natomiast w części dotyczącej zawieszenia przedawnienia i przerwy biegu przedawnienia, w zakresie nieuregulowanym w art. 32 ust. 2 CMR, Konwencja odsyła do przepisów prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę³⁸. Pozosta-

³⁵ Wyjątkiem jest Szkocja, gdzie historycznie wyróżniano dwa terminy przedawnienia, których upływ powodował określone skutki prawne. Jedne skutkowały przesunięciem ciężaru dowodowego na przeciwnika (*short negative prescription*), a drugie — wygaśnięciem prawa (*long negative prescription*). Na mocy The Prescription and Limitation (Scotland) Act z 1973 r. dokonano ujednolicenia *negative prescription*, które aktualnie prowadzą do wygaśnięcia prawa (zob. J. Zralek: *Przedawnienie...*).

³⁶ J. Zralek: *Przedawnienie...*

³⁷ W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 366.

³⁸ Artykuł 32 ust. 3 CMR: „Z zastrzeżeniem postanowień powyższego ustępu 2, zawieszenie przedawnienia normują przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę. To samo dotyczy przerwania biegu przedawnienia”. Przepis ten ma charakter

łe kwestie, które mogą pojawić się w przypadku stosowania instytucji przedawnienia, pozostają poza regulacją CMR, a zatem konieczne jest w tym zakresie sięgnięcie do przepisów krajowych, przy czym wskazanie prawa właściwego następuje na zasadach ogólnych³⁹.

Wprowadzenie rozróżnienia na zagadnienia podlegające bezpośredniej i pozytywnej regulacji konwencji oraz inne, do których znajdują zastosowanie przepisy krajowe, nie znajdowało merytorycznego uzasadnienia. Celem Konwencji było wprowadzenie jednolitych i przejrzystych reguł dotyczących międzynarodowego przewozu towarów. Zastosowanie normy kolizyjnej w odniesieniu do zawieszenia i przerwania biegu przedawnienia, odsyłającej do uregulowań krajowych, oraz pominięcie milczeniem pozostałych kwestii nie stanowiło środka, który pozwalał na osiągnięcie tego założenia. Wydaje się, że niekonsekwencja twórców Konwencji była wynikiem niewypracowania wspólnego stanowiska w tym zakresie przez wszystkie państwa, które brały udział w przygotowaniu tego aktu.

Przepis art. 32 CMR znajduje zastosowanie we wszystkich sprawach podlegających Konwencji⁴⁰. Przede wszystkim chodzi o typowe roszczenia związane z niewykonaniem⁴¹ albo nienależytym wykonaniem umo-

normy wykorzystującej łącznik *legis fori*, czyli wskazujący prawo materialne sądu rozpoznającego spór.

³⁹ W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 259—260.

⁴⁰ Zakres zastosowania Konwencji został określony w rozdziale I CMR. Stosownie do art. 1, 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. Nie stosuje się jej do przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych, przewozu zwłok i przewozów rzeczy przesiedlenia. Przepis art. 2 CMR stanowi natomiast, że jeżeli pojazd zawierający towary przewożony jest na części drogi morzem, koleją, śródlądową drogą wodną lub powietrzem, bez przeładunku, z wyjątkiem ewentualnego zastosowania postanowień art. 14, to Konwencję stosuje się mimo to do całości przewozu. Jednak w miarę udowodnienia, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy towaru, które zdarzyło się w czasie przewozu innym rodzajem transportu niż drogowy, nie zostało spowodowane działaniem lub zaniechaniem ze strony przewoźnika drogowego, lecz że wynika ono z faktu, który mógł zdarzyć się tylko w trakcie i na skutek przewozu innego niż drogowy, odpowiedzialność przewoźnika drogowego jest określona nie przez niniejszą Konwencję, lecz w sposób, według którego byłaby określona odpowiedzialność przewoźnika innego niż drogowy, gdyby umowa przewozu została zawarta między nadawcą a tym przewoźnikiem o sam przewóz towaru, zgodnie z obowiązującymi postanowieniami prawa, dotyczącymi przewozu towarów innym rodzajem transportu niż drogowy. Jednak w braku takich postanowień odpowiedzialność przewoźnika drogowego będzie określona Konwencją CMR.

⁴¹ Np. żądanie zapłaty za wykonaną usługę transportową.

wy międzynarodowego transportu towarów⁴². W orzecznictwie sądów europejskich zauważalna jest tendencja, aby rozszerzać zakres stosowania przepisów konwencji także do innych sytuacji związanych z transportem⁴³. Nie sposób jednak określić wyczerpującego katalogu spraw, w których zastosowanie znajdzie Konwencja. Tym samym punktem wyjścia we wszelkich sprawach dotyczących międzynarodowego przewozu towarów powinno być ustalenie, czy w danej sprawie zastosowanie znajdują przepisy Konwencji CMR.

W razie zbiegu podstaw odpowiedzialności z Konwencji i z innego tytułu pojawiają się dwie niezależne od siebie drogi do dochodzenia roszczenia. Krzyżowanie reżimów odpowiedzialności skutkuje jednoczesnym stosowaniem co najmniej dwóch różnych regulacji dotyczących przedawnienia — jednej wynikającej z Konwencji i drugiej dotyczącej tego innego stosunku prawnego. W ten sposób roszczenia związane z naprawieniem szkody wywołane jednym zachowaniem mogą przedawniać się w różnym czasie, w zależności od przyjętej podstawy odpowiedzialności⁴⁴. Na przykład po upływie rocznego terminu przedawnienia przewidzianego w Konwencji strona nadal może być uprawniona do dochodzenia roszczenia na podstawie przepisów o czynach niedozwolonych. W tym jednak przypadku niezbędne jest ustalenie prawa właściwego dla reżimu odpowiedzialności, który krzyżuje się z reżimem odpowiedzialności wynikającym z Konwencji. W związku z transgranicznym charakterem przewozów wykonywanych na podstawie CMR do prawidłowego wskazania reżimu odpowiedzialności niezbędne jest sięgnięcie do norm kolizyjnych państwa sądu, przed którym spór się toczy, i ustalenie prawa właściwego dla danego stosunku prawnego. Konwencja nie zawiera bowiem normy kolizyjnej, która wskazywałaby prawo właściwe dla reżimów odpowiedzialności uregulowanych w innych aktach prawnych.

Terminy przedawnienia

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów przewiduje dwa terminy przedawnienia. Zasadniczo roszczenia wy-

⁴² Np. roszczenie odszkodowawcze za dostarczenie towaru uszkodzonego lub wykonanie usługi z opóźnieniem.

⁴³ CMR znajduje zastosowanie do roszczeń o odszkodowanie za uszkodzenie samochodu podczas załadunku. Tak Haage Raad der Nederlanden w wyroku z dnia 11 lutego 2000 r. („European Transport Law” 2000, no. 3, s. 381).

⁴⁴ W. Górski, K. Wesółski: *Komentarz...*, s. 366—367.

nikające z Konwencji przedawniają się z upływem jednego roku. W sytuacji, gdy roszczenie powstało na skutek zachowania objętego złym zamiarem⁴⁵ lub rażącym niedbalstwem, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem⁴⁶ strony, do której kierowane jest roszczenie, termin przedawnienia wynosi trzy lata.

Zawarte w konwencji uregulowanie kwestii złego zamiaru i niedbalstwa jest nieprecyzyjne i niejasne. W konsekwencji rozumienie tej regulacji w poszczególnych krajach różni się od siebie⁴⁷. I tak, w polskim systemie prawa cywilnego вина umyślna zachodzi, gdy sprawca przewidując szkodliwy skutek swojego działania, celowo do niego zmierza lub co najmniej akceptuje możliwość wystąpienia takiego skutku⁴⁸. Rażące niedbalstwo polega natomiast na niedochowaniu podstawowych zasad

⁴⁵ Określenie „zły zamiar” nie jest terminem powszechnie używanym w polskim systemie prawnym. Do ustalenia zakresu jego znaczenia niezbędne jest odwołanie się do treści Konwencji sporządzonej w językach autentycznych. W wersji francuskiej Konwencja posługuje się wyrażeniem *dol*, co można przetłumaczyć jako działanie podstępne lub oszustwo. Natomiast w angielskiej wersji językowej zły zamiar określa się jako *wilful misconduct*, co należy rozumieć jako rozmyślne (umyślne, dokonane z premedytacją) nieprawidłowe (złe, nie do zaakceptowania) zachowanie, w szczególności profesjonalisty (tłumaczenia z zastosowaniem słownika elektronicznego: <http://portalwiedzy.onet.pl/tlumacz.html>). Analiza powyższego pozwala stworzyć katalog cech zachowania, które w polskiej wersji językowej nazwano „złym zamiarem”. Upraszczając, można stwierdzić, że złym zamiarem cechuje się zachowanie umyślne i niezgodne z wzorcem prawidłowego zachowania, co można przyrównać do znanej w polskim systemie prawnym winy umyślnej.

⁴⁶ Jak wskazuje K. Wesołowski, wobec braku jednolitych regulacji dotyczących winy w obrębie systemów stron Konwencji zastosowano normę kolizyjną wskazującą prawo właściwe. W tym konkretnym przypadku posłużono się łącznikiem *legis fori*, czyli wskazującym prawo sądu rozpoznającego spór (W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 351). Wydaje się, że chodzi tu o wskazanie przepisów materialnych regulujących kwestie winy, a nie norm kolizyjnych, które mogłyby odsyłać do innego systemu prawnego. Autor ten podaje także, że wskazanie prowadzi do przepisów regulujących kwestie przewozu, a nie przepisów ogólnych, zgodnie z zasadą *lex specialis derogat legi generali*. Zaprezentowane stanowisko K. Wesołowskiego wydaje się zbyt ogólne, jest bowiem prawdziwe jedynie w odniesieniu do systemów prawnych, w których kwestie przewozu zostały szczegółowo uregulowane i zawierają odmienne od zasad ogólnych postanowienia w zakresie winy. W przypadku prawa polskiego odesłanie prowadzi do przepisów ustawy Prawo przewozowe (Dz.U. 2000, nr 50, poz. 601, t.j. ze zm.), a dokładnie do art. 86 prawa przewozowego i Kodeksu cywilnego — art. 788 k.c.

⁴⁷ W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 351.

⁴⁸ G. Bieniek, w: G. Bieniek (red.), H. Ciepla, S. Dmowski, J. Gudowski, K. Kołakowski, M. Sychowicz, T. Wiśniewski, Cz. Żuławska: *Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*. T. 1. Warszawa 2006, s. 239; P. Machnikowski, w: „System Prawa Prywatnego”. T. 6: *Prawo Zobowiązań — część ogólna*. Red. A. Olejniczak. Warszawa 2009, s. 412.

ostrożności w danej sytuacji. Model starannego postępowania przy wykonywaniu działalności gospodarczej ustala się z uwzględnieniem jej zawodowego charakteru⁴⁹.

W Konwencji przewidziano trzy różne momenty rozpoczęcia biegu przedawnienia roszczenia o naprawienie szkody wywołanej niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy międzynarodowego transportu, wykonywanego na podstawie przepisów CMR. Zgodnie z polskim tłumaczeniem Konwencji, w razie częściowego zaginięcia towaru, jego uszkodzenia lub opóźnienia dostawy przedawnienie roszczenia o zapłatę odszkodowania biegnie począwszy „od dnia wydania”. Użycie takiego sformułowania budzi poważne zastrzeżenia, gdyż nie wiadomo, czy chodzi o dzień wydania towaru przez zlecającego przewoźnikowi, czy moment wydania rzeczy przez przewoźnika odbiorcy. Odpowiedzi nie sposób znaleźć w polskim tłumaczeniu art. 32 CMR. W dalszej części tego przepisu posłużono się bowiem innymi i zarazem jednoznacznymi określeniami, tj. „termin dostawy” i „przyjęcie towaru przez przewoźnika”. Problem ten pojawia się jednak tylko w tekście polskiego tłumaczenia. W autentycznym tekście Konwencji mowa jest o dostawie (ang. *delivery*), a nie o wydaniu. Wyrażenie to jest jednoznaczne i nie wymaga głębszej analizy. Nie powinno bowiem budzić wątpliwości, że pod pojęciem „dostawa” rozumie się moment przekazania przez przewoźnika towaru odbiorcy. Użycie w polskim tłumaczeniu wyrażenia wieloznacznego wprowadza niepotrzebne wątpliwości i wymaga odwołania się do tekstu autentycznego.

W sytuacji całkowitego zaginięcia przewożonego towaru termin przedawnienia biegnie począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy albo, jeżeli termin dostawy nie był umówiony, począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika. W pozostałych przypadkach przedawnienie biegnie począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu.

Rozróżnienie to może prowadzić do problemów w zakresie prawidłowego ustalenia momentu rozpoczęcia biegu przedawnienia. Dotyczy to przede wszystkim kwestii, czy towar zaginął w całości, czy tylko w części. W orzecznictwie sądów belgijskich ustalono, że w razie zgrupowania z inicjatywy przewoźnika na jednym pojeździe przesyłek nadanych przez różne podmioty, zagubienie przesyłki jednego z nich stanowi szkodę całkowitą⁵⁰. Rozwiązanie to zasługuje na aprobatę, jednakże stanowi roz-

⁴⁹ Zob. więcej na ten temat P. Machnikowski, w: „System Prawa Prywatnego”. T. 6..., s. 413—416; Bieniek, w: G. Bieniek (red.): *Komentarz...*, s. 239—240.

⁵⁰ Zob. W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 367 i wskazane tam orzeczenie Hof van Berop te Brussel z dnia 16 listopada 1977 r., „European Transport Law” 1980, no. 3, s. 319.

wiązanie tylko dla jednej z możliwych sytuacji. Dalszy problem powstaje w sytuacji, gdy na jednym pojeździe zgromadzone są towary nadane przez jednego zleceniodawcę, ale objęte różnymi zleceniami transportowymi. Wydaje się, że w razie zaginięcia całego towaru objętego jednym zleceniem transportowym dochodzi do powstania szkody całkowitej, z tym zastrzeżeniem, że o załadunku na jeden pojazd towarów objętych różnymi zleceniami decydował wyłącznie przewoźnik. W odmiennym wypadku, jeżeli zlecający zdecydował o przewozie wszystkich nadanych przez siebie przesyłek jednym samochodem, można rozważać dwie możliwości. W pierwszym wariancie decydujące znaczenie w ocenie, czy doszło do zagubienia towaru w całości, czy w części, będzie miało to, czy dostawa kierowana była do jednego, czy też kilku odbiorców. Jeżeli do jednego, to niezależnie od tego, czy był objęty jednym, czy wieloma zleceniami transportowymi, towar stanowi jedność. W tej sytuacji fakt zagubienia całego towaru objętego jednym zleceniem transportowym, a stanowiącego element większego ładunku uznany jest za zagubienie jedynie części towaru, co prowadzi do zastosowania przepisów o przedawnieniu odnoszących się do zagubienia części przesyłki. Gdy poszczególne towary mają być doręczone różnym podmiotom, każda przesyłka lub grupa przesyłek adresowana do jednego podmiotu stanowi całość. W wariancie drugim przesyłki objęte różnymi zleceniami transportowymi zawsze stanowią odrębne części, niezależnie od tego, kto jest ich nadawcą i odbiorcą oraz niezależnie od tego, kto decydował o ich przewozie jednym pojazdem. Nie sposób jednoznacznie opowiedzieć się za jednym z przytoczonych wariantów. Wydaje się jednak, że właściwsze jest drugie rozwiązanie, z uwagi na swoją przejrzystość. Poza tym, nie dochodzi w tym wypadku do stworzenia fikcji, w której wiele zleceń transportowych traktowanych jest jako jedno zlecenie.

Oprócz ustalenia daty początkowej terminu biegu przedawnienia, niezbędne jest ustalenie zasad liczenia terminów. Zgodnie z przepisem art. 32 ust. 1 CMR *in fine*, dnia, w którym zaszło jedno ze zdarzeń inicjujących bieg terminu przedawnienia, nie wlicza się do terminu przedawnienia. Licząc termin przedawnienia, uwzględnia się niedziele i święta, gdyż w analizowanym przepisie nie uczyniono odmiennego zastrzeżenia, jak to ma miejsce w art. 30 ust. 1 i 2 CMR. W pozostałym zakresie w Konwencji brak jest regulacji, która określałaby sposób liczenia terminów, a także pominięto kwestię ustalenia prawa właściwego. W tej sytuacji niezbędne jest sięgnięcie do całego systemu prawnego państwa, w którym toczy się spór, w tym także do norm kolizyjnych, które wskażą prawo właściwe⁵¹.

⁵¹ W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 259—260.

Reklamacja

Zawarta w art. 32 ust. 2 CMR regulacja dotycząca reklamacji sprowadza się zasadniczo do kwestii skutków wniesienia reklamacji. Poza jakimkolwiek unormowaniem pozostały zagadnienia związane z jej charakterem, sposobem wnoszenia i terminami do jej rozpoznania⁵². Mimo lakonicznej konstrukcji, problematyka reklamacji jest bardzo złożona.

Skutek zawieszenia biegu przedawnienia następuje w wyniku wniesienia reklamacji w formie pisemnej i trwa do czasu uznania reklamacji w całości lub w części albo jej odrzucenia. W związku z brakiem regulacji odnośnie do terminu do rozpoznania reklamacji zawieszenie biegu przedawnienia może trwać przez czas bliżej nieokreślony. Nie przewidziano przy tym jakichkolwiek środków pozwalających osobie składającej reklamację wymóc jej rozpoznanie w danym terminie. Brak odpowiedzi na złożoną reklamację nie niesie jednak z sobą negatywnych konsekwencji dla podmiotu, który reklamację wywiódł. W przeciwieństwie do regulacji polskich przepisów przewozowych, reklamacja w CMR ma wyłącznie charakter fakultatywny, żaden przepis bowiem nie nakłada obowiązku wyczerpania tej procedury. Tym samym osoba, której przysługuje roszczenie na podstawie przepisów Konwencji, jest uprawniona do pominięcia postępowania reklamacyjnego przed wniesieniem powództwa do sądu⁵³. Także zgłoszenie reklamacji nie wpływa na możliwość wytoczenia powództwa w każdym czasie. W tych wypadkach ocenie sądu poddane zostanie jedynie to, czy pozwany dał powód do wytoczenia powództwa, co w przypadku polskich regulacji może mieć wpływ na rozstrzygnięcie o kosztach procesu⁵⁴.

⁵² Nie wydaje się, że zachodzi konieczność uzupełnienia Konwencji przez odwoływanie się do regulacji systemów prawnych stron Konwencji, albowiem w drodze interpretacji traktatu można stworzyć wyczerpujący model procedury reklamacyjnej w CMR. Brak regulacji we wskazanym zakresie należy uznać za zabieg celowy, wpływający na uelastycznienie procedury reklamacyjnej.

⁵³ Jeżeli przepisy Konwencji nie nakładają obowiązku wyczerpania procedury reklamacyjnej, to nie można uzależniać prawa strony do wytoczenia powództwa od złożenia reklamacji. Wydaje się przy tym, że model zastosowany przez twórców Konwencji jest słuszny, gdyż strona występująca z roszczeniem może elastycznie reagować na poczynania drugiej strony sporu. Na przykład jeżeli uprawniony dowie się, że druga strona sporu wyzbywa się majątku, to nie musi czekać na upływ terminu do rozpoznania reklamacji, tylko niezwłocznie dochodzić roszczenia w postępowaniu sądowym.

⁵⁴ Przepis art. 101 k.p.c. stanowi, że zwrot kosztów należy się pozwanemu mimo uwzględnienia powództwa, jeżeli nie dał powodu do wytoczenia sprawy i uznał przy pierwszej czynności procesowej żądanie pozwu.

W Konwencji w sposób jednoznaczny określono skutek, jaki wywołuje wniesienie reklamacji. Pominęto natomiast kwestię ustalenia daty początkowej zawieszenia przedawnienia. Wydaje się, że reklamacja jest skutecznie wniesiona z chwilą jej dotarcia do adresata. Ustalenie tego momentu może być utrudnione z uwagi na brak jednoznacznej regulacji dotyczącej sposobów doręczenia oraz ze względu na wątpliwości dotyczące rozumienia formy pisemnej.

W CMR przewidziano, że reklamacja dla wywołania skutku zawieszenia biegu terminu przedawniania musi zostać wniesiona w formie pisemnej. Oczywiście jest, że w momencie podpisywania Konwencji strony nie przewidywały możliwości bezpośredniego komunikowania się za pomocą środków elektronicznych, które aktualnie w obrocie gospodarczym w znacznej mierze wypierają dokumenty w formie papierowej⁵⁵. Co więcej, w niektórych systemach prawnych stron Konwencji zrównano oświadczenie woli złożone w postaci elektronicznej z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej⁵⁶. W tym stanie rzeczy zachodzi uzasadniona wątpliwość, w jaki sposób rozumieć pojęcie „forma pisemna” w CMR, czy należy je odczytywać wyłącznie literalnie, czy mając na względzie zachodzące przemiany technologiczne, interpretować ten przepis zgodnie z „duchem czasu”.

W orzecznictwie europejskim zauważyć można tendencje do szerszego rozumienia wymogu zachowania formy pisemnej. Przewiduje się bowiem możliwość doręczenia reklamacji nie tylko w sposób bezpośredni lub za pośrednictwem operatora pocztowego, ale także za pomocą telefaksu⁵⁷. Korzystając z tej ostatniej metody, można zredagować pismo w postaci elektronicznej i bezpośrednio, posługując się Internetem, przesłać je na numer telefaksu odbiorcy. W takim wypadku nie ma dla odbiorcy różnicy między reklamacją sporządzoną w formie pisemnej i następnie przesłaną z zastosowaniem telefaksu a pismem sporządzonym w postaci elektronicznej. Jednocześnie, jeżeli akceptuje się możliwość wnoszenia reklamacji z użyciem faksu, to także powinno się dopuścić możliwość

⁵⁵ Tendencja ta jest bardzo widoczna w sferze przewozów, gdzie umowy często zawierane są za pomocą tzw. giełd ofert prowadzonych z wykorzystaniem komunikatorów internetowych lub podobnych instrumentów elektronicznych. Na przykład w Polsce przedsiębiorcy zajmujący się przewozami szeroko korzystają z komunikatora Gadu-Gadu. Stosowanie elektronicznych środków komunikowania prowadzi do znacznego przyspieszenia obrotu w tym sektorze, głównie jeśli chodzi o porozumiewanie się podmiotów z różnych krajów.

⁵⁶ Na przykład w Polsce przepis art. 78 § 2 k.c. stanowi, że oświadczenie woli złożone w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

⁵⁷ W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 370.

wniesienia reklamacji w formie elektronicznej, w szczególności jeśli strony porozumiewały się w ten sposób, a osoba, której składa się reklamację, powszechnie udostępnia elektroniczne dane kontaktowe⁵⁸ albo na stronie internetowej udostępnia specjalnie przygotowany elektroniczny formularz reklamacyjny. Co więcej, interpretacja Konwencji dokonana zgodnie z zasadą dobrej wiary i uwzględnieniem aktualnego kontekstu pozwala na przyjęcie, że forma pisemna jest zachowana także z zastosowaniem nowoczesnych, a nieznanych w dacie jej podpisania środków komunikowania. W konsekwencji przyjęcia tej koncepcji należy stwierdzić, że Konwencja przewiduje autonomiczną, niezależną od przepisów państw-stron regulację w zakresie formy pisemnej⁵⁹.

W wyniku przyjęcia, że wniesienie reklamacji w formie elektronicznej jest dopuszczalne w Konwencji rodzą się kolejne wątpliwości. Po pierwsze, rozważyć należy, jaki środek komunikacji elektronicznej należy wykorzystać, aby reklamacja złożona z jego zastosowaniem była uznana za równoważną oświadczeniu woli złożonemu w formie pisemnej w rozumieniu tradycyjnym. W tym celu można z jednej strony posłużyć się rozwiązaniami funkcjonującymi w systemach prawnych państw-stron Konwencji, jednakże rodziłoby to kolejne trudności i zmuszało do ustalenia prawa właściwego. Brak normy kolizyjnej w CMR skutkowałby wymogiem odwołania się do ogólnych regulacji prawa prywatnego międzynarodowego państwa, w którym spór się toczy. Z drugiej strony, uwzględniając dążenie stron Konwencji do ujednolicenia prawideł przewozu we wszystkich krajach, można dopuścić, że złożenie oświadczenia z użyciem każdego elektronicznego środka komunikacji będzie równoważne zachowaniu formy pisemnej, jeżeli strony umowy w ten sposób się porozumiewały. Ciężar dowodu w zakresie wykazania, że reklamacja dotarła do drugiej ze stron oraz daty jej wniesienia będą obciążały osobę, która reklamację złożyła. Z uwagi na autonomiczne regulacje Konwencji oraz bardziej przejrzystą konstrukcję drugi z wymienionych wariantów jest godny akceptacji.

Niezależnie od przyjętego sposobu doręczenia reklamacji zachodzi wątpliwość, jaką datę uznać za datę doręczenia. W wypadku przesyłki przesłanej pocztą lub kurierem nie wiadomo, czy datą doręczenia jest

⁵⁸ Przede wszystkim na fakturach, składanych ofertach, na stronie WWW przedsiębiorstwa itp.

⁵⁹ Strony Konwencji powinny rozważyć możliwość podjęcia działań zmierzających do nowelizacji Konwencji, która odpowiadałaby aktualnemu stanowi techniki i wyjaśniała zachodzące wątpliwości. Procedura rewizji Konwencji została określona w art. 49 CMR. Zgodnie z tym przepisem, każda ze stron Konwencji jest uprawniona do zażądania, w drodze notyfikacji do Sekretarza Generalnego ONZ, zwołania konferencji, mającej na celu rewizję Konwencji.

data stempla pocztowego, czy moment faktycznego doręczenia przesyłki. Nie wypracowano w tym zakresie jednolitego stanowiska w obrębie wszystkich państw-stron Konwencji⁶⁰. Podobnie, uznając formę elektroniczną za równoważną formie pisemnej, datą doręczenia może być zarówno data wprowadzenia danych do systemu teleinformatycznego, moment, w którym wiadomość dotarła na serwer odbiorcy, jak i moment, w którym odbiorca faktycznie mógł zapoznać się z jej treścią. Wobec braku jakichkolwiek regulacji w CMR, które w drodze interpretacji pozwoliłyby na ustalenie przytoczonej kwestii, niezbędne jest sięgnięcie do przepisów krajowych, przy czym ustalenie prawa właściwego powinno się dokonać zgodnie z regułami kolizyjnymi obowiązującymi w państwie, gdzie spór się toczy⁶¹. Ustalenie prawa właściwego na podstawie przepisów ogólnych obowiązujących w państwie sądu, przed którym spór jest rozstrzygany, stanowi konsekwencję tego, że w Konwencji nie przewidziano normy kolizyjnej, która wskazywałaby materialne prawo właściwe w analizowanym zakresie. Przepis art. 32 ust. 3 CMR⁶² wskazuje jedynie prawo właściwe w części odnoszącej się do kwestii zawieszenia i przerwania biegu zawieszenia. Brak jest podstaw, aby na podstawie tego przepisu ustalać także prawo właściwe w odniesieniu do nieuregulowanych w CMR kwestii związanych z reklamacją.

Zawieszenie kończy się z chwilą doręczenia reklamującemu pisma odwołującego uznania reklamacji i zwrotu dokumentów dołączonych do reklamacji. W wypadku częściowego przyjęcia reklamacji przedawnienie wznawia bieg w zakresie spornej części⁶³.

Skutki przedawnienia w Konwencji CMR

Skutki przedawnienia uregulowano w art. 32 ust. 4 CMR. Zgodnie z treścią tego przepisu, przedawnione roszczenie wynikające z Konwen-

⁶⁰ W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 373.

⁶¹ Tak K. Wesołowski, w: W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 259—260.

⁶² Artykuł 32 ust. 3 CMR: „Z zastrzeżeniem postanowień powyższego ustępu 2, zawieszenie przedawnienia normują przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę. To samo dotyczy przerwania biegu przedawnienia”.

⁶³ Artykuł 32 ust. 2 zd. 1 i 2 CMR: „Reklamacja pisemna zawiesza przedawnienie aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie odrzuci reklamację i zwróci załączone do niej dokumenty. W razie częściowego przyjęcia reklamacji bieg przedawnienia wznawia się tylko dla tej części reklamacji, która pozostaje sporną”.

cji⁶⁴ nie może być więcej podnoszone, nawet w postaci wzajemnego powództwa lub zarzutu. Treść polskiego tłumaczenia odpowiada w pełni treści tego przepisu wyrażonego w języku francuskim⁶⁵.

Na podstawie przytoczonej regulacji Sąd Apelacyjny w Warszawie, w uzasadnieniu wyroku z dnia 22 września 2009 r., sygn. VI ACA 267/09 (Orzecznictwo Sądów w Sprawach Gospodarczych, nr 3/2010), stwierdził, że roszczenie przedawnione zostaje wyłączone z obrotu. Podobne stanowisko zostało zaprezentowane w doktrynie przez K. Wesołowskiego, który uznał, że roszczenie przedawnione wygasa⁶⁶.

Opierając się na tekście polskiego tłumaczenia, które stanowi dokładny przekład z języka francuskiego, można zgodzić się z wcześniej zaprezentowanymi poglądami. Zgodnie bowiem z analizowanym przepisem, strona uprawniona nie może w jakikolwiek sposób korzystać z roszczenia przedawnionego, co odpowiada instytucji wygaśnięcia roszczenia.

Analiza przedmiotowego przepisu Konwencji w wersji angielskiej, czyli drugim języku autentycznym, nie prowadzi do takich samych, jak wcześniej zaprezentowane wniosków⁶⁷. Literalne brzmienie przepisu art. 32 ust. 4 CMR w języku angielskim nie pozwala na sformułowanie tezy, że roszczenie przedawnione wygasa (podlega wyłączeniu z obrotu), jest w nim bowiem mowa jedynie o braku możliwości podniesienia roszczenia przedawnionego jako zarzutu lub powództwa wzajemnego. Tak sformułowany przepis nie rozstrzyga sytuacji, gdy przedawnione jest roszczenie powoda. Skłania to do przyjęcia, że przedawnione na podstawie CMR roszczenie wynikające z Konwencji nie może służyć tylko jako środek obrony przed roszczeniami⁶⁸ innej osoby, natomiast nie zachodzą jakiegokolwiek przeszkody do jego dochodzenia w odrębnym procesie.

⁶⁴ Zasadniczo roszczenia na kanwie Konwencji mogą mieć charakter odszkodowawczy za zniszczenie, uszkodzenie lub zagubienie przewożonego towaru, nieterminową dostawę lub stanowić roszczenia o zapłatę kwoty przewoźnego.

⁶⁵ Fr.: „L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception”.

⁶⁶ W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 376. Stanowi to odmienne uregulowanie w stosunku do przepisu art. 117 § 2 k.c. W prawie polskim roszczenia ulegające przedawnieniu przekształcają się w tzw. zobowiązania naturalne. Charakterystyczną cechą polskiej regulacji jest to, że roszczenie przedawnione nie wygasa i może być dochodzone przed sądem. Pozwanemu przysługuje natomiast uprawnienie do zwolnienia się z odpowiedzialności przez podniesienie zarzutu przedawnienia. Sąd z urzędu nie bada, czy roszczenie uległo przedawnieniu. Zobowiązanie naturalne może być zatem przymusowo dochodzone do czasu zgłoszenia przez zobowiązanego zarzutu przedawnienia. Co więcej, przedawniona wierzytelność może być przedmiotem potrącenia, jeżeli w chwili powstania możliwości potrącenia przedawnienie jeszcze nie nastąpiło.

⁶⁷ Ang.: „A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter — claim or set — off”.

⁶⁸ Nie chodzi tylko o roszczenia wynikające z Konwencji.

Model skutków przedawniania stworzony wyłącznie na podstawie brzmienia przepisu art. 32 ust. 4 CMR w języku angielskim jest skomplikowany i rodzi uzasadnione wątpliwości. Przede wszystkim brak jest merytorycznych podstaw do uzależnienia skutków przedawnienia od sytuacji procesowej, w jakiej znajdują się strony sporu. Poza tym, takie rozwiązanie nie jest znane żadnemu systemowi prawnemu państw-stron, które były pierwotnymi stronami Konwencji. Mając to na uwadze, jest mało prawdopodobne, aby strony celowo wprowadziły zupełnie im nieznaną system skutków przedawnienia.

Interpretacja analizowanego przepisu na podstawie obu autentycznych wersji językowych, dokonana zgodnie z zasadą dobrej wiary i z uwzględnieniem kontekstu Konwencji, skłania do przyjęcia, że przedawnione roszczenie wynikające z CMR nigdy nie może być podnoszone, w tym w szczególności jako zarzut lub powództwo wzajemne. Odpowiada to treści Konwencji w języku francuskim. A to z kolei prowadzi do wniosku, że w CMR wynikające z niej przedawnione roszczenie nie może być przymusowo dochodzone, sąd zaś musi z urzędu uwzględnić fakt przedawnienia. Nie ma przy tym możliwości uznania, że ewentualnie podniesiony zarzut przedawnienia stanowi nadużycie prawa podmiotowego. Uwzględnienie przedawnionego roszczenia stanowi obrazę przepisów prawa materialnego. Co więcej, zobowiązany nie może zrzec się prawa korzystania z zarzutu przedawnienia. Spełnienie świadczenia po upływie terminu przedawnienia rodzi po stronie dotychczasowego dłużnika roszczenie z tytułu bezpodstawnego wzbogacenia⁶⁹.

⁶⁹ Podobnie K. Wesołowski, w: W. Górski, K. Wesołowski: *Komentarz...*, s. 376.