

Relacja konwencji CMR i unijnego prawa prywatnego międzynarodowego¹

Anna Wysocka-Bar

Doktor nauk prawnych, adiunkt w Katedrze Prawa Prywatnego Międzynarodowego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego

ORCID: 0000-0001-8893-9845, e-mail: anna.wysocka@uj.edu.pl.

1. Wprowadzenie

Obecnie 58 państw są stronami konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r.², w tym

- ¹ Autorka artykułu chciałaby złożyć podziękowania recenzentom za ich wartościowe i konstruktywne uwagi przedstawione w procesie przyjmowania tekstu do publikacji w PWPM. Artykuł powstał w ramach działania naukowego o numerze rejestracyjnym 2019/03/X/HS5/00559, na którego realizację przez Uniwersytet Jagielloński środki finansowe przyznane zostały przez Narodowe Centrum Nauki.
- ² Konwencja ta od swojej francuskiej nazwy – *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route* zwana jest konwencją CMR. Polska wersja językowa została opublikowana w załączniku do Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238. Polska podpisała konwencję w dniu 19 maja 1956 r. i ratyfikowała 13 czerwca 1962 r. W 2020 r. do konwencji CMR przystąpiły dwa kolejne państwa: Afganistan i Oman. W dniu 20 lutego 2008 r. w Genewie został sporządzony Protokół dodatkowy do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczący elektronicznego listu przewozowego. Wszedł on w życie między pierwszymi państwami w dniu 5 czerwca 2011 r. Polska przystąpiła do protokołu 13 czerwca 2019 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1487). Stosownie do oświadczenia rządowego z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie mocy obowiązującej Protokołu dodatkowego do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącego elektronicznego listu przewozowego, sporządzonego w Genewie dnia 20 lutego 2008 r., wszedł on w życie w stosunku do Polski z dniem 11 września 2019 r.

większość państw europejskich (wyjątkiem jest tu Islandia), wszystkie państwa członkowskie UE, a także Zjednoczone Królestwo. Zgodnie z art. 1 ust. 1 konwencję CMR stosuje się do „wszelkich umów o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami (...), jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się”. Jest tak – jak podkreśla konwencja – „niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron” tej umowy. Jeśli spełnione są warunki wskazane w art. 1 ust. 1 konwencji CMR, sąd państwa będącego stroną konwencji zobowiązany jest do jej stosowania.

Jak wyjaśniono we wstępie do konwencji CMR, jej celem jest „uregulowanie w jednolity sposób warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności gdy chodzi o dokumenty używane do tego przewozu oraz o odpowiedzialność przewoźnika”. Dokumentem używanym do przewozu, do którego odwołuje się wstęp do konwencji, jest tzw. list przewozowy. Jest on dowodem zawarcia umowy, przy czym jego brak, nieprawidłowość lub utrata nie wpływają na istnienie ani na ważność umowy przewozu (art. 4 konwencji CMR). List przewozowy powinien zawierać dane wymienione w art. 6 konwencji CMR (między innymi dane nadawcy i przewoźnika, miejsce i datę przyjęcia towaru do przewozu oraz przewidziane miejsce jego wydania czy też instrukcje niezbędne do załatwienia formalności celnych)³. List przewozowy powinien także zawierać oświadczenie, stosownie do art. 6 ust. 1 lit. k konwencji CMR, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom konwencji CMR (tzw. klauzula *paramount*)⁴.

Z kolei system odpowiedzialności przewoźnika w konwencji CMR w uproszczeniu można przedstawić następująco. Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy (art. 17 ust. 1 konwencji CMR). Przewoźnik może jednak powołać się na okoliczności zwalniające od odpowiedzialności. Po pierwsze, przewoźnik może się zwolnić z tej odpowiedzialności, „jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem niewynikającym z winy przewoźnika,

³ Konwencja CMR nie określa wzoru listu przewozowego. W praktyce list przewozowy jest sporządzany na formularzu opracowanym przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (International Road Transport Union – IRU). Tak: D. Dąbrowski, K. Wesołowski [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)*, Wolters Kluwer, Warszawa 2015, s. 103; M. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, Informa, London 2014, s. 60.

⁴ K. Garnowski, *Paramount clause in the international transport of goods by road and rail*, „Problemy Transportu i Logistyki” 2018, z. 3, s. 139–146.

wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec” (tj. z uwagi na tzw. okoliczności zwalniające ogólnie⁵ – 17 ust. 2 konwencji CMR). Dowód, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało jedną z takich przyczyn, ciąży na przewoźniku (art. 18 ust. 1 konwencji CMR). Po drugie, przewoźnik może się zwolnić z odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru (ale nie opóźnienie) „powstało z powodu szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku przyczyn” wymienionych w konwencji (tj. tzw. okoliczności zwalniających uprzywilejowanych⁶ wskazanych w art. 17 ust. 4 lit. a–f konwencji CMR). Jedną z takich okoliczności jest „brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie” (art. 17 ust. 4 lit. b konwencji CMR). Jeżeli przewoźnik ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej lub kilku takich tzw. okoliczności zwalniających uprzywilejowanych, istnieje domniemanie, że ono z nich wynika (art. 18 ust. 2 konwencji CMR). Osoba uprawniona może jednak przeprowadzić dowód, by wykazać, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z tych przyczyn (art. 18 ust. 2 *in fine* konwencji CMR). Wysokość odszkodowania podlega limitom kwotowym (art. 23 i art. 25 konwencji CMR)⁷. Roszczenia wynikające z konwencji CMR przedawniają się po upływie roku (art. 32 ust. 1 zdanie pierwsze konwencji CMR). Jeżeli przewoźnikowi można przypisać tzw. winę kwalifikowaną, tj. „zły zamiar⁸ lub niedbalstwo⁹, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem”, przewoźnik nie może skorzystać z ułatwień dowodowych oraz postanowień ograniczających jego odpowiedzialność, a termin przedawnienia wynosi trzy lata (art. 32 ust. 1 zdanie drugie konwencji CMR)¹⁰.

⁵ Tak: K. Wesołowski [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *op. cit.*, s. 227. Tamże na temat tych okoliczności na s. 227–249.

⁶ *Ibidem*, s. 249. Tamże na temat tych okoliczności na s. 249–267.

⁷ Na temat tych limitów: D. Ambrożuk [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *op. cit.*, s. 312–328 oraz s. 334–340.

⁸ W angielskiej wersji językowej *wilful misconduct*, a w wersji francuskiej *dol*.

⁹ W angielskiej wersji językowej *default*, a w wersji francuskiej *faute*.

¹⁰ Na temat tych pojęć, tj. „złego zamiaru” i „niedbalstwa” w konwencji CMR zob.: D. Ambrożuk, K. Wesołowski [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *op. cit.*, s. 407 oraz s. 355–363. Na temat różnego ich rozumienia w państwach będących stronami konwencji CMR zob.: O. Tuma, *The Degree of Default under Article 29 CMR*, „Uniform Law Review” 2006, z. 3, s. 11, s. 585–608, F. Sanchez-Gamborino, *Article 29 of the CMR Convention Concerns Nothing but Wilful Misconduct of the Carrier*, „Uniform Law Review” 2016, z. 4, s. 561–573; J. Lecaroz, N. Michon, *L’Article 29 de la CMR en Pratique*, „Uniform Law Review” 2016, z. 4, s. 549–560.

Konwencja CMR zawiera także postanowienia dotyczące jurysdykcji, zawisłości sporu i powagi rzeczy osądzonej, prawa właściwego oraz uznawania i wykonywania zagranicznych orzeczeń. W tym kontekście pojawia się wątpliwość dotycząca relacji, jaka zachodzi między konwencją CMR a unijnym prawem prywatnym międzynarodowym, co jest przedmiotem niniejszej wypowiedzi.

2. Konwencja CMR a międzynarodowe postępowanie cywilne

2.1. Normy jurysdykcyjne w konwencji CMR

Konwencja CMR w art. 31 ust. 1 przewiduje, że we wszystkich sporach, które wynikają z przewozów podlegających jej regulacjom, powód może wnosić sprawę do sądów umawiających się krajów, określonych przez strony w drodze wspólnego porozumienia. Ponadto powództwo może być wniesione do sądów kraju, na którego obszarze pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz, albo znajduje się miejsce przejęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy, i nie może wnosić sprawy do innych sądów. Zatem spór wynikający z przewozu podlegającego konwencji CMR nie podlega innym normom jurysdykcyjnym obowiązującym w państwie związanym konwencją CMR, lecz stosować należy bezpośrednio jej art. 31 ust. 1¹¹.

Na gruncie tego postanowienia zrodziły się liczne wątpliwości, na przykład czy norma z art. 31 ust.1 konwencji CMR wskazuje też właściwość miejscową w państwie mającym jurysdykcję w sprawie, jeśli prawo krajowe nie zawiera w tym zakresie odpowiedniej normy¹², czy możliwe jest skorzystanie przez sąd (państwa systemu *common law*) z doktryny *forum non conveniens*, jeśli jurysdykcja tego sądu przewidziana jest w konwencji CMR¹³, czy sąd umawiającego się państwa, w którym miało znaleźć się miejsce przyjęcia towaru do przewozu, ma jurysdykcję w sprawie, jeśli w rzeczywistości to przyjęcie nigdy nie nastąpiło¹⁴, czy jeśli odpowiedzialność

¹¹ M. Clarke, *op. cit.*, s. 153.

¹² Za taką możliwość opowiedzieli się: M. Clarke, *op. cit.*, s. 153–154; K. Haak, *CMR – Interpretation* [w:] J. Theunis, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, Lloyd's of London Press, London 1987, s. 233. Na temat stosowania w tym zakresie postanowień rozporządzenia Bruksela I: F. Plašil, L. Kliment, *The CMR Convention, Brussels I Regulation and "Empty International Competence": the Determination of Territorial Jurisdiction of National Courts in Disputes Arising out of the International Carriage of Goods*, „Czech Yearbook of Private International Law” 2015, s. 169–186.

¹³ Za taką możliwością opowiada się M. Clarke, *op. cit.*, s. 155–156.

¹⁴ *Ibidem*. Polska wersja językowa różni się w tym miejscu od wersji angielskiej, która odnosi się do miejsca przyjęcia towaru (*the place where the goods were taken over*) oraz miejsca wskazanego do dostawy (*the place designated for delivery*).

przewoźnika nie wynika z konwencji CMR, lecz prawa krajowego (np. z tytułu odpowiedzialności pozaumownej), a umowa przewozu podlegała konwencji CMR, jurysdykcję wciąż należy ustalać zgodnie z art. 31 ust. 1 konwencji CMR¹⁵, czy art. 31 ust. 1 lit. a i b konwencji CMR może prowadzić do podlegania jurysdykcji sądów państwa niezwiązanego konwencją CMR¹⁶, czy pojęcie pozwanego z art. 31 ust. 1 lit. a konwencji CMR obejmuje jedynie przewoźnika, czy także ubezpieczyciela/przejmującego dług¹⁷, a także czy w przypadku zawarcia umowy jurysdykcyjnej jurysdykcja wskazanych sądów jest wyłączna, czy przemienne w stosunku do tej wynikającej z art. 31 ust. 1 lit. a i b konwencji CMR¹⁸.

2.2. Zawisłość sprawy i powaga rzeczy osądzonej w konwencji CMR

Konwencja CMR reguluje też kwestię zawisłości sporu oraz powagi rzeczy osądzonej. Zgodnie z jej art. 31 ust. 2, kiedy sprawa podlegająca konwencji toczy się przed właściwym sądem (stosownie do art. 31 ust. 1 konwencji CMR) albo właściwy sąd wydał wyrok, „nie można wszcząć żadnej nowej sprawy z tej samej przyczyny między tymi samymi stronami, chyba że orzeczenie sądu, przed którym pierwsza sprawa została wszczęta, byłoby niewykonalne w kraju, gdzie wszczęto nową sprawę”. Brzmienie tego przepisu rodzi wątpliwość co do pojęcia „tej samej przyczyny”, a także powagi rzeczy osądzonej jako podstawy niewykonania/nieuznania orzeczenia (o czym będzie jeszcze mowa niżej).

¹⁵ Za takim stanowiskiem opowiedział się: M. Clarke, *op. cit.*, s. 156–157.

¹⁶ Zgodnie z brzmieniem art. 31 ust. 1 konwencji CMR można wnieść sprawę wskazanych w umowie prorogacyjnej sądów „umawiających się krajów”, ale już do „sądu kraju”, na którego obszarze pozwany ma miejsce zamieszkania czy też znajduje się miejsce przyjęcia towaru. Jeżeli sprawę miałby rozpatrywać sąd państwa niezwiązanego konwencją CMR, konwencja ta miałaby być stosowana nie jako część *lex fori* państwa rozpatrującego spór, ale na podstawie art. 7 ust. 3 i tzw. *paramount clause*. Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. k konwencji CMR list przewozowy powinien zawierać tzw. *paramount clause*, tj. postanowienie, iż przewóz, niezależnie od jakiegokolwiek przeciwnego postanowienia, podlega konwencji CMR. Jeżeli list przewozowy nie zawiera tej klauzuli i w rezultacie powód otrzymuje w sądzie państwa niebędącego stroną konwencji odszkodowanie w kwocie niższej niż wynika z konwencji CMR, może on wystąpić z roszczeniem zgodnie z art. 7 ust. 3 konwencji CMR. Za tym stanowiskiem opowiada się M. Clarke, *op. cit.*, s. 157.

¹⁷ Za stanowiskiem, że chodzi wyłącznie o przewoźnika, opowiedział się M. Clarke, *op. cit.*, s. 157–158.

¹⁸ Za przemiennością tej jurysdykcji opowiada się M. Clarke, *op. cit.*, s. 162–163. Zdaniem Autora umowa derogująca jurysdykcję sądów wskazanych w art. 31 ust. 1 lit. a i b konwencji CMR byłaby nieważna z uwagi na art. 41 tej konwencji jako pośrednio lub bezpośrednio naruszająca postanowienia konwencji.

2.3. Uznawanie i wykonywanie orzeczeń w konwencji CMR

Zgodnie z art. 31 ust. 3 konwencji CMR, kiedy w sporze, wynikającym z przewozów jej podlegających „wyrok wydany przez sąd jednego umawiającego się kraju stał się wykonalny¹⁹ w tym kraju, staje się on również wykonalny w każdym z innych umawiających się krajów natychmiast po dopełnieniu formalności wymaganych w zainteresowanym kraju”. Stosownie do art. 31 ust. 4 konwencji CMR powyższe stosuje się do wyroków wydanych w obecności stron, do wyroków zocznych i do ugód sądowych, lecz nie stosuje się ich ani do wyroków o wykonalności tylko tymczasowej, ani do wyroków, które oprócz kosztów procesu zasądzają od powoda odszkodowanie wskutek całkowitego lub częściowego oddalenia jego powództwa.

Konwencja CMR, wskazując na istnienie formalności, których należałoby dokończyć w państwie uznania/wykonania, nie precyzuje, o jakie formalności chodzi, a jedynie w art. 31 ust. 3 *in fine* wyjaśnia, że formalności te nie mogą obejmować „rewizji sprawy”. W zakresie uznawania i wykonywania zagranicznych orzeczeń regulacja konwencji CMR jest raczej daleka od zupełności. Konwencja CMR nie wskazuje na żadne podstawy odmowy uznania/wykonania zagranicznego orzeczenia. Brzmienie art. 31 ust. 2 konwencji CMR sugeruje, iż taką podstawą powinna być powaga rzeczy osądzonej. Wydaje się zatem, iż zagraniczne orzeczenie będzie uznane i wykonane stosownie do obowiązującej w danym państwie w tym zakresie procedury (wynikającej z prawa krajowego albo umów międzynarodowych), z uwzględnieniem także przewidzianych w tym prawie podstaw odmowy uznania i wykonania zagranicznego orzeczenia²⁰. Zatem w przypadku państw członkowskich UE, począwszy od wejścia w życie w tych państwach konwencji brukselskiej, uznawanie orzeczeń objętych jednocześnie konwencją CMR i „systemem” brukselskim²¹ (tj. kolejno

¹⁹ Zob.: obwieszczenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 13 czerwca 1995 r. o sprostowaniu błędów w przekładzie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r., Dz.U. Nr 69 poz. 352.

²⁰ Za takim podejściem opowiadają się: A. Messent, D. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, Lloyd's of London Press, London 1995, s. 231, wskazując na brak jurysdykcji sądu, który wydał orzeczenie stosownie do art. 31 ust. 1 konwencji CMR jako podstawę odmowy uznania/wykonania orzeczenia w prawie angielskim.

²¹ Tak: P. Mariani, *Recognition and Enforcement of Judgments in Carriage of Goods by Road Matters in the European Union*, „Journal of Private International Law” 2012, z. 1, s. 31. Autorka powołuje się też na stwierdzenia zawarte w opinii Rzecznika Generalnego w sprawie TNT (o której mowa niżej). Por. także: raport wyjaśniający do konwencji brukselskiej, od nazwiska autora zwany raportem Schlossera (Dz.Urz. WE C 59 z 5.05.1979), s. 140: „Jeżeli dana konwencja szczególna nie zawiera norm dotyczących danego zagadnienia, stosuje się konwencję brukselską” (tłumaczenie własne).

konwencją brukselską²², rozporządzeniem Bruksela I²³ i rozporządzeniem Bruksela I bis²⁴) podlegać powinno temu ostatniemu (a w zakresie nieobjętym systemem brukselskim – umowom międzynarodowym i prawu krajowemu²⁵, tj. w przypadku Polski – Kodeksowi postępowania cywilnego).

3. Rozporządzenie Bruksela I bis a konwencje szczególne

3.1. Klauzula zgodności²⁶ w rozporządzeniu Bruksela I bis

Odnosząc się do obecnego stanu prawnego, należy zauważyć, iż stosownie do art. 69 rozporządzenia Bruksela I bis zastępuje ono w stosunkach pomiędzy państwami członkowskimi konwencje dotyczące tych samych spraw, do których ma zastosowanie rozporządzenie. Państwa członkowskie zobowiązane są zgłosić Komisji Europejskiej te umowy, które są następnie publikowane w wykazie sporządzonym stosownie do art. 76 rozporządzenia Bruksela I bis. Wykaz ten obejmuje w przeważającej większości umowy dwustronne zawarte między dwoma państwami członkowskimi.

Zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenia Bruksela I bis nie narusza ono konwencji, których państwa członkowskie są stronami i które w sprawach szczególnych regulują jurysdykcję, a także uznawanie lub wykonywanie orzeczeń. Rozporządzenie precyzuje w art. 72 ust. 2 lit. a, iż nie wyłącza ono, by sąd państwa członkowskiego, które jest stroną konwencji dotyczącej spraw szczególnych, oparł swoją jurysdykcję na tej konwencji, i to także wówczas, gdy pozwany ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, które nie jest stroną tej konwencji. Sąd rozpatrujący sprawę stosuje w każdym przypadku przepisy art. 28 rozporządzenia

²² Brussels Convention on jurisdiction and the enforcement of judgments in civil and commercial matters 1968, Dz.Urz. UE C 27 z 26.01.1998, s. 1–33.

²³ Rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych, Dz.Urz. UE L 12 z 16.01.2001, s. 1–23.

²⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych, Dz.Urz. UE L 351 z 20.12.2012, s. 1–32.

²⁵ P. Mariani, *op. cit.*, s. 32.

²⁶ W artykule posłużono się pojęciem „klauzuli zgodności” za: M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań Unii Europejskiej*, Warszawa, 2012, s. 98. Klauzule te określają relację pierwszeństwa między umowami międzynarodowymi, których stronami są państwa członkowskie UE, a rozporządzeniami unijnymi. Zob. także: P. Franzina, *The relationship between EU legislation and International Instruments in the Field of Private International Law* [w:] J. van Hein, E.-M. Kieninger, G. Rühl (red.), *How European is European Private International Law? Sources, Court Practice, Academic Discourse*, Cambridge 2019, s. 32–33.

Bruksela I bis, tj. w przypadku gdy jurysdykcja nie wynika z rozporządzenia Bruksela I bis i pozwany nie wdał się w spór, sąd stwierdza z urzędu brak jurysdykcji. To ostatnie zdanie budzi wątpliwości. Można się zastanowić, czy oznacza ono, że sąd państwa członkowskiego UE ma obowiązek stwierdzić brak jurysdykcji, jeżeli jego jurysdykcja nie wynika z rozporządzenia Bruksela I bis, a pozwany mający miejsce zamieszkania w UE nie wdał się w spór, chociaż jurysdykcja ta wynika z konwencji CMR. Można też zadać pytanie odwrotne: czy sąd państwa członkowskiego może uzyskać jurysdykcję z uwagi na wdanie się pozwanego mającego miejsce zamieszkania w UE w spór przed tym sądem, mimo że jurysdykcja tego sądu nie wynika z postanowień konwencji CMR (o czym będzie jeszcze mowa niżej)?

Jeśli chodzi o uznawanie i wykonywanie orzeczeń, art. 71 ust. 1 lit. b obecnie obowiązującego rozporządzenia Bruksela I bis precyzuje, że orzeczenia wydane w jednym państwie członkowskim przez sąd, który oparł swoją jurysdykcję na konwencji dotyczącej spraw szczególnych, są uznawane i wykonywane w innych państwach członkowskich zgodnie z rozporządzeniem. Z kolei art. 71 ust. 2 ostatni akapit rozporządzenia Bruksela I bis stanowi, że jeżeli zarówno państwo członkowskie pochodzenia, jak i państwo członkowskie, do którego wystąpiono, są stronami konwencji dotyczącej spraw szczególnych, która reguluje warunki uznawania i wykonywania orzeczeń, wówczas obowiązują te warunki. W art. 71 ust. 2 ostatnie zdanie rozporządzenia Bruksela I bis dodaje, że w każdym przypadku mogą być stosowane przepisy rozporządzenia dotyczące uznawania i wykonywania orzeczeń. Biorąc pod uwagę, że wszystkie państwa członkowskie UE są stronami konwencji CMR, ale konwencja ta nie wydaje się regulować w sposób wyczerpujący kwestii uznania/wykonania zagranicznych orzeczeń, należałoby uznać, iż zastosowanie znajdzie właśnie rozporządzenie Bruksela I bis. Odpowiednikiem art. 71 rozporządzenia Bruksela I bis był art. 67 konwencji brukselskiej²⁷ i art. 71 rozporządzenia Bruksela I.

3.2. Stosunek konwencji CMR i rozporządzenia Bruksela I bis

Określając stosunek konwencji CMR i rozporządzenia Bruksela I bis, warto rozpocząć od przedstawienia orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE²⁸ w tym

²⁷ W pierwotnej wersji konwencji brukselskiej komentowana klauzula zgodności była mniej rozbudowana. Stanowiła jedynie, iż konwencja brukselska nie narusza konwencji, których państwa członkowskie są lub zostaną stronami i które w sprawach szczególnych regulują jurysdykcję, uznawanie lub wykonywanie orzeczeń. Klauzula ta została zmieniona art. 25 umowy o przystąpieniu do konwencji brukselskiej Danii, Zjednoczonego Królestwa i Irlandii (Dz.Urz. WE L 304 z 30.10.1978, s. 1–102). Motywy tej zmiany zostały, przynajmniej częściowo, przedstawione w raporcie Schlossera, s. 139–142.

²⁸ Niezależnie od daty wydania wyroku w artykule posłużono się określeniem „Trybunał Sprawiedliwości UE” (dalej także jako: TSUE). Należy jednak przypomnieć, iż od 1 grudnia

zakresie. Zasygnalizowana wyżej wątpliwość odnośnie do stwierdzenia, iż sąd rozpatrujący sprawę w każdym przypadku ma z urzędu stwierdzić brak jurysdykcji, gdy jurysdykcja ta nie wynika z norm jurysdykcyjnych „systemu” brukselskiego, a pozwany nie wdał się w spór, pojawiła się w sporze, który zakończył wydaniem w 2004 r. przez TSUE wyroku w sprawie *Nürnbergger Allgemeine Versicherungs AG v. Portbridge Transport International BV*²⁹. Powódka wystąpiła przeciwko pozwanej z roszczeniem o naprawienie szkody poniesionej na skutek utraty towarów, które miały zostać przewiezione z Niemiec do Zjednoczonego Królestwa. Powódka wniosła sprawę do sądów niemieckich jako sądów miejsca przyjęcia towarów do przewozu stosownie do art. 31 ust. 1 lit. b konwencji CMR. Pozwana podniosła jednak zarzut braku jurysdykcji i nie wypowiedziała się co do istoty sprawy. Sąd pierwszej instancji stwierdził brak jurysdykcji stosownie do art. 20 konwencji brukselskiej (odpowiednika art. 28 rozporządzenia Bruksela I bis), przyjmując, iż jego jurysdykcja nie wynika z postanowień konwencji brukselskiej, a pozwany nie wdał się w spór. Sąd, do którego wniesiono odwołanie, zawiesił postępowanie i wystąpił z pytaniem prejudycjalnym do TSUE: czy postanowienia dotyczące jurysdykcji zawarte w innych konwencjach mają pierwszeństwo przed ogólnymi przepisami konwencji brukselskiej dotyczącymi jurysdykcji także wówczas, gdy pozwany mający miejsce zamieszkania na terytorium jednego państwa członkowskiego zostaje pozwany przed sąd innego państwa członkowskiego i nie wypowiada się w postępowaniu przed tym sądem co do istoty sprawy?

TSUE zinterpretował relację zachodzącą między konwencją brukselską a konwencją CMR w specyficzny sposób. Nie stwierdził wprost, że konwencja CMR w zakresie obejmującym zagadnienie jurysdykcji ma pierwszeństwo przed konwencją brukselską i w rezultacie tej drugiej w tym zakresie się nie stosuje³⁰. Stwierdził,

2009 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej obejmuje, między innymi, Trybunał Sprawiedliwości. Wyroki omówione w tym artykule i wydane, począwszy od 1 grudnia 2009 r., pochodzą właśnie od Trybunału Sprawiedliwości. Do tej daty wyroki omawiane w artykule wydawane były przez Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich.

²⁹ Wyrok TSUE z dnia 28 października 2004 r. w sprawie C-148/03, ECLI:EU:C:2004:677.

³⁰ Takie stanowisko zaprezentował Sąd Najwyższy. W postanowieniu z dnia 14 marca 2019 r., IV CSK 6/18, LEX nr 2632310, wyjaśnił, że konwencja CMR zawiera normy szczególne, wyłączające stosowanie norm prawa wewnętrznego oraz umów międzynarodowych do uregulowanych w niej kwestii, w tym odnoszących się do jurysdykcji krajowej. Zakres jej obowiązywania dotyczy wszystkich sporów, które wynikają z przewozów podlegających Konwencji, a regulacja ma charakter bezwzględny. Oznacza to, że jeżeli państwo członkowskie jest jednocześnie stroną innych konwencji, które w sposób szczegółowy regulują kwestie jurysdykcji, mają one charakter nadrzędny. Przepis ten ma zastosowanie także do konwencji CMR. Ustalenie, że strony łączyła umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów, podlegająca przepisom konwencji CMR, czyni zatem zbędnym rozważanie ewentualnej jurysdykcji wynikającej z rozporządzenia Bruksela I bis. Podobne twierdzenie znajduje się

że jurysdykcja sądów państwa członkowskiego wynika z konwencji brukselskiej, jeżeli tylko wynika ona z konwencji CMR, na której stosowanie pozwala art. 57 ust. 1 konwencji brukselskiej (tj. odpowiednik art. 71 ust. 1 rozporządzenia Bruksela I bis). Zatem sąd państwa członkowskiego, badając z urzędu swoją jurysdykcję stosownie do postanowień konwencji brukselskiej, bierze pod uwagę przepisy jurysdykcyjne zawarte w konwencjach szczególnych, których to państwo jest stroną. W efekcie art. 57 ust. 2 lit. a konwencji brukselskiej (tj. odpowiednik art. 71 ust. 2 lit. a rozporządzenia Bruksela I bis) należy rozumieć w ten sposób, że sąd państwa członkowskiego, przed który została pozwana osoba mająca miejsce zamieszkania na terytorium innego państwa członkowskiego, może oprzeć swą jurysdykcję na konwencji szczególnej, która zawiera szczególne postanowienia dotyczące jurysdykcji, nawet wówczas, gdy pozwany w danym postępowaniu nie wdaje się w spór. Wyrok ten należy ocenić pozytywnie. Wyjaśnia bowiem, iż wbrew literalnemu brzmieniu art. 57 ust. 2 lit. a *in fine* konwencji brukselskiej (który nakazuje w „każdym wypadku” stosować art. 20 tejże konwencji) dla przyjęcia jurysdykcji wynikającej z konwencji CMR nie jest konieczne wdanie się pozwanego w spór przed tym sądem. Przeciwny wniosek oznaczałby konieczność kumulatywnego stosowania norm jurysdykcyjnych konwencji CMR i systemu brukselskiego w zakresie, w jakim przewiduje możliwość uzyskania jurysdykcji sądów państwa członkowskiego w wyniku wdanania się pozwanego w spór.

Wydaje się, że zaprezentowana przez TSUE interpretacja nie wyjaśnia, jak odpowiedzieć na drugą wątpliwość, tj. czy pozwany mający miejsce zamieszkania w UE może, wdając się w spór przed sądem państwa członkowskiego, doprowadzić do ustanowienia jurysdykcji tego sądu, w przypadku gdy jurysdykcja ta nie wynika z postanowień konwencji CMR. Podobnie, wydaje się nie być przesądzone, czy jurysdykcja państwa członkowskiego mogłaby wynikać z innych postanowień rozporządzenia Bruksela I bis, np. stosownie do art. 8 pkt 1 tego rozporządzenia, choć taka podstawa jurysdykcji nie jest przewidziana w konwencji CMR. Należałoby się opowiedzieć przeciwko takiej możliwości, uznając, iż skoro konwencja CMR w sposób wyczerpujący reguluje kwestie jurysdykcji, w tym zakresie system brukselski ustępuje jej pierwszeństwa na podstawie klauzuli zgodności. Przedstawione niżej orzecznictwo TSUE zdaje się jednak przeczyć temu wnioskowi.

Kolejna sprawa, gdzie TSUE miał możliwość wypowiedzieć się na temat stosunku systemu brukselskiego do konwencji CMR, to sprawa TNT Express Nederland BV v. AXA Versicherung AG³¹. W tle sporu pojawia się następujący stan faktyczny.

także w raporcie Schlossera, s. 139–140: „Jest jasne, że w przypadku, gdy wszystkie państwa członkowskie są stronami konwencji szczególnej zawierającej normy jurysdykcyjne, normy te mają pierwszeństwo przed konwencją brukselską” (tłumaczenie własne).

³¹ Wyrok TSUE z dnia 4 maja 2010 r. w sprawie C-533/08, ECLI:EU:C:2010:243.

Siemens i TNT zawarły umowę przewozu drogowego towarów z Holandii do Niemiec. Towary te nie zostały dostarczone do miejsca przeznaczenia. TNT wniosła powództwo przeciwko AXA (ubezpieczycielowi Siemens) o ustalenie, że TNT nie odpowiada względem AXA za szkodę spowodowaną utratą wspomnianych towarów, z wyjątkiem kwoty wynikającej z zastosowania art. 23 konwencji CMR. Sąd holenderski oddalił powództwo. TNT wniosła od wyroku apelację.

Następnie to AXA wniosła powództwo do sądu niemieckiego przeciwko TNT o naprawienie szkody poniesionej przez Siemens z tytułu utraty towarów. TNT podniosła, powołując się na art. 31 ust. 2 konwencji CMR, że sąd niemiecki nie może rozpoznać powództwa AXA. Tymczasem sąd niemiecki zasądził odszkodowanie od TNT. AXA wniosła do sądu holenderskiego o stwierdzenie wykonalności niemieckiego orzeczenia zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Bruksela I. Po uwzględnieniu wniosku w pierwszej instancji TNT wniosła o odmowę wykonania orzeczenia (lub przynajmniej zawieszenie postępowania w przedmiocie żądania stwierdzenia wykonalności do czasu rozstrzygnięcia przez sąd holenderski apelacji wniesionej przez TNT), twierdząc, że uznanie niemieckiego wyroku byłoby oczywiście sprzeczne z holenderskim porządkiem publicznym, gdyż stosownie do art. 31 ust. 2 konwencji CMR sąd niemiecki nie miał jurysdykcji w sprawie.

Z kolei w ocenie AXA na mocy art. 35 ust. 3 rozporządzenia Bruksela I jurysdykcja niemieckiego sądu nie może być przedmiotem ponownego badania. TNT wniosła skargę kasacyjną, twierdząc, że art. 31 ust. 2 konwencji CMR stanowi odstępstwo od określonego w art. 35 ust. 3 rozporządzenia Bruksela I wspomnianego zakazu ponownego badania jurysdykcji sądu państwa członkowskiego pochodzenia. Holenderski sąd najwyższy (Hoge Raad der Nederlanden) zawiesił postępowanie i skierował pytania prejudycjalne do TSUE.

W odpowiedzi na wątpliwość, czy w sprawie, z uwagi na brzmienie art. 71 rozporządzenia Bruksela I, mają zastosowanie postanowienia przewidziane w konwencji szczególnej, TSUE zaznaczył, że skutkiem przepisów określonych w konwencjach szczególnych jest odstąpienie od stosowania postanowień rozporządzenia Bruksela I dotyczących tych samych kwestii. Podkreślił jednak, że stosowanie konwencji szczególnych nie może naruszać zasad, które leżą u podstaw współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych w UE, takich jak zasady swobodnego przepływu orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych, przewidywalności sądów właściwych, i tym samym pewności prawa dla stron postępowania, prawidłowego wymiaru sprawiedliwości, maksymalnego ograniczenia ryzyka równoległych postępowań oraz wzajemnego zaufania w wymiar sprawiedliwości w ramach UE. W dziedzinie objętej rozporządzeniem Bruksela I, takiej jak drogowy przewóz towarów, zastosowanie konwencji szczególnej, czyli także konwencji CMR, mogłoby prowadzić

do rezultatów, które byłyby mniej korzystne dla należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego niż te, które wynikają z przepisów rozporządzenia.

W odniesieniu do uznawania i wykonywania orzeczeń mają znaczenie zasady swobodnego przepływu orzeczeń i wzajemnego zaufania w wymiar sprawiedliwości (*favor executionis*), a przepisy dotyczące uznawania i wykonywania przewidziane w konwencjach specjalnych mogą być stosowane w ramach UE tylko wówczas, gdy zasady te są respektowane. Uwzględniając wyżej wymienioną zasadę wzajemnego zaufania, TSUE podkreślił, że sąd państwa wezwanego w żadnym przypadku nie znajduje się w lepszej pozycji niż sąd państwa pochodzenia do orzekania o jurysdykcji tego ostatniego. Z tego względu rozporządzenie Bruksela I nie zezwala (poza kilkoma ograniczonymi wyjątkami) na kontrolę właściwości sądu jednego państwa członkowskiego przez sąd innego państwa członkowskiego. W rezultacie art. 31 ust. 3 konwencji CMR może być stosowany w ramach Unii tylko wtedy, gdy umożliwia osiągnięcie celów, jakimi są swobodny przepływ orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych oraz wzajemne zaufanie w wymiar sprawiedliwości w ramach Unii, na warunkach co najmniej równie korzystnych jak te wynikające ze stosowania rozporządzenia Bruksela I.

Jednocześnie w odpowiedzi na zapytania dotyczące interpretacji konwencji CMR (tj. wyrażenia „ta sama przyczyna” w rozumieniu art. 31 ust. 2 konwencji, a także czy art. 31 ust. 3 i 4 konwencji CMR upoważnia sąd państwa członkowskiego do badania, czy sąd państwa pochodzenia miał jurysdykcję w sprawie) TSUE wyjaśnił, iż nie ma kompetencji do dokonania wykładni postanowień konwencji CMR.

Z wyroku w sprawie TNT wynika, iż sąd państwa członkowskiego na etapie uznania i wykonania orzeczenia pochodzącego z innego państwa członkowskiego w sprawie, w której zastosowanie znajduje konwencja CMR oraz jednocześnie objęta jest zakresem zastosowania rozporządzenia Bruksela I, nie może badać, czy sąd tego innego państwa członkowskiego miał jurysdykcję w sprawie na gruncie art. 31 ust. 1 konwencji CMR. Skoro jednak konwencja CMR nie reguluje zasad uznawania i wykonywania zagranicznych orzeczeń, lecz w zakresie tym stosowane jest rozporządzenie Bruksela I, stanowisko przedstawione przez TSUE jest uzasadnione. Rozporządzenie Bruksela I pozwala na badanie jurysdykcji innego państwa członkowskiego tylko w wyjątkowych sytuacjach. Przykładem będzie tu istnienie jurysdykcji wyłącznej (art. 22 rozporządzenia Bruksela I). Nic nie wskazuje na to, by jurysdykcja wynikająca z art. 31 ust. 1 konwencji CMR mogła mieć taki charakter.

Kolejna sprawa to *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd v. Inter-Zuid Transport BV*³². W sprawie tej Canon zlecił *Nippon Express (Nederland) BV* oraz

³² Wyrok TSUE z dnia 19 grudnia 2013 r. w sprawie C-452/12, ECLI:EU:C:2013:858.

Nippon Express Euro Cargo BV przewóz drogowy kilku swoich produktów pomiędzy Niderlandami a Niemcami. Nippon Euro zleciło wykonanie tego przewozu spółce Inter-Zuid Transport. Kierowca dotarł do zakładu Canon w Niemczech o zbyt późnej porze, by dokonać wyładunku towaru, więc pozostawił samochód ciężarowy przez noc na niemonitorowanym terenie odbiorcy. W nocy część towaru została skradziona.

Canon wniósł w 2007 r. pozew od odszkodowanie do sądów niemieckich. Strony zawarły ugodę, w której spółki z grupy Nippon zobowiązały się do zapłaty 500 000 euro jako dłużnicy solidarni. Kwota ta miała na celu zrekompensowanie poniesionej przez Canon szkody. Z kolei w 2009 r. Inter-Zuid Transport uzyskał w sądzie holenderskim wyrok ustalający, zgodnie z którym Inter-Zuid Transport odpowiada za poniesioną szkodę jedynie do wysokości maksymalnej kwoty przewidzianej w art. 23 konwencji CMR.

W 2010 Nipponkoa Insurance wniósł do sądów niemieckich powództwo regresowe wobec Inter-Zuid Transport, żądając 500 000 euro odpowiadające odszkodowaniu, które wypłacił firmie Canon jako ubezpieczyciel spółek Nippon. Inter-Zuid Transport podniósł, że stosownie do art. 31 ust. 2 konwencji CMR sąd nie powinien kontynuować postępowania z uwagi na istnienie powagi rzeczy osądzonej, gdyż powództwo regresowe oraz wyrok ustalający dotyczą tego samego roszczenia w sporze między tymi samymi stronami. Sąd niemiecki, kierując pytania prejudycjalne do TSUE, podzielił tę wątpliwość, w szczególności z uwagi na prezentowane przez sądy niemieckie stanowisko, zgodnie z którym wykładni CMR należy dokonywać w sposób autonomiczny, tak że wniesienie przez dłużnika przeciwko wierzycielowi do sądu mającego jurysdykcję powództwa o ustalenie, mającego na celu uzyskanie orzeczenia, że ten dłużnik nie jest odpowiedzialny za szkodę, nie stoi na przeszkodzie późniejszemu wniesieniu powództwa regresowego przez następcę prawnego wierzyciela do właściwego sądu innego państwa, będącego stroną konwencji CMR.

Sąd krajowy zadał dwa pytania. Pierwsze ogólnie podnosi wątpliwość, czy art. 71 rozporządzenia Bruksela I (odpowiednik art. 71 rozporządzenia Bruksela I bis) sprzeciwia się wykładni konwencji CMR, dokonywanej wyłącznie w sposób autonomiczny, czy też przy stosowaniu konwencji CMR należy uwzględniać cele i wymogi rozporządzenia. Drugie, zdecydowanie bardziej szczegółowe pytanie zmierzało do ustalenia, czy art. 71 rozporządzenia Bruksela I sprzeciwia się takiej wykładni konwencji CMR, zgodnie z którą powództwo o ustalenie rozstrzygnięte w jednym państwie członkowskim nie stoi na przeszkodzie powództwu o spełnienie świadczenia wniesionemu później w innym państwie członkowskim, jeżeli konwencja CMR umożliwia w tym zakresie wykładnię zgodną również z art. 27 rozporządzenia Bruksela I (dotyczącego zawisłości sprawy).

W odpowiedzi na pytanie pierwsze TSUE podkreślił, iż (co już wynika z orzeczenia w sprawie TNT) art. 71 rozporządzenia stoi na przeszkodzie wykładni konwencji CMR w sposób, który nie zapewnia na warunkach co najmniej równie korzystnych jak te przewidziane przez to rozporządzenie poszanowania celów i zasad leżących u podstaw współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych. Odpowiadając na drugie pytanie, TSUE potwierdził, że powództwo, które zmierza do uzyskania orzeczenia, że pozwany jest odpowiedzialny za szkodę, i do zobowiązania go do zapłaty odszkodowania, ma tę samą przyczynę i ten sam przedmiot co wcześniejsze powództwo o ustalenie wytoczone przez tego pozwanego zmierzające do uzyskania orzeczenia, że nie odpowiada on za rzeczoną szkodę. Przeciwna wykładnia, zdaniem TSUE, nie gwarantuje na warunkach co najmniej równie korzystnych jak te przewidziane przez rozporządzenie Bruksela I poszanowania celu maksymalnego ograniczenia ryzyka równoległych postępowań, będącego jednym z celów i zasad, które leżą u podstaw współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych w ramach UE.

Bazując na powyższym, można stwierdzić, iż zarówno konwencja CMR (o czym świadczy jej art. 31 ust. 2), jak i rozporządzenie Bruksela I sprzeciwiają się prowadzeniu równoległych postępowań. Oba akty prawne przewidują pierwszeństwo sądów tego państwa, do którego powództwo wpłynęło jako pierwsze. Z tej przyczyny wyrok należałoby oceniać pozytywnie, mimo że w efekcie może prowadzić do uprzywilejowania przewoźnika, który jako pierwszy wie o szkodzie i w efekcie ma szansę jako pierwszy wnieść pozew do sądów państwa członkowskiego swojego wyboru, co skutecznie blokuje drugiej stronie możliwość wniesienia powództwa w innym państwie członkowskim³³.

Wraz z rozpoczęciem stosowania rozporządzenia Bruksela I bis pojawia się kolejna wątpliwość, tym razem odnośnie do interpretacji nowego art. 31 ust. 2 rozporządzenia Bruksela I bis, w którym w przypadku zawarcia przez strony umowy prorogacyjnej pierwszeństwo przyznane zostało sądom tego państwa członkowskiego, które zostały wskazane w umowie, a nie sądom, do których pozew wpłynął jako pierwszy. Także w tym przypadku art. 31 ust. 2 konwencji CMR winien być interpretowany w zgodzie z „zasadami leżącymi u podstaw współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych”, w tym zasadą autonomii woli stron w unijnym prawie prywatnym międzynarodowym. Można się spodziewać, iż w przypadku ewentualnego kolejnego pytania prejudycjalnego rozwiązanie przewidziane w art. 31 ust. 2 konwencji CMR w zderzeniu z art. 31 ust. 2 rozporządzenia

³³ Tak: M. Hoeks, *The Aftermath of Nipponkoa v. Inter-Zuid – Has the Curtain finally Fallen for “Concurrent” CMR Proceedings?*, „Tijdschrift Revue Journal voor Internationale Handel en Transportrecht” 2015, z. 1, s. 62.

Bruksela I bis zostałyby jednak uznane przez TSUE za naruszające zasady unijnej współpracy w sprawach cywilnych i handlowych³⁴.

Zestawiając ze sobą wypowiedzi TSUE zawarte w wyrokach w sprawach TNT i Nipponkoa, można dojść do wniosku, iż TSUE nie ma kompetencji do dokonywania wykładni konwencji CMR tylko wówczas, gdy miałby to czynić w oderwaniu od prawa UE. Może dokonywać takiej wykładni przez pryzmat rozporządzenia Bruksela I i w ten sposób ustalać rozumienie pojęć występujących w konwencji CMR, na przykład pojęcia „tej samej przyczyny” z jej art. 31 ust. 3. Skoro jednak art. 71 rozporządzenia Bruksela I odnosi się ogólnie do pierwszeństwa konwencji CMR przed tym rozporządzeniem, interpretacja konwencji CMR w UE zawsze będzie odbywać się przez jego pryzmat.

Kolejna sprawa to Nickel & Goeldner Spedition GmbH v. „Kintra” UAB³⁵. Syndyk masy upadłościowej litewskiej spółki Kintra wystąpił do sądu litewskiego o wydanie wobec Nickel & Goeldner Spedition (Niemcy) nakazu zapłaty pewnej kwoty z tytułu usług międzynarodowego przewozu towarów wykonanych przez Kintre między innymi we Francji i w Niemczech. Nickel & Goeldner Spedition podniosła zarzut braku jurysdykcji sądów litewskich, twierdząc, że spór należy do zakresu zastosowania art. 31 konwencji CMR i rozporządzenia Bruksela I. Litewski sąd najwyższy podzielił te wątpliwości i zwrócił się do TSUE z pytaniem prejudycjalnym. Pytania zmierzały do wyjaśnienia, czy powództwo znajduje się poza zakresem rozporządzenia upadłościowego i jest objęte zakresem zastosowania rozporządzenia Bruksela I, a także czy w przypadku pozytywnej odpowiedzi na to pytanie jurysdykcja sądów litewskich dotycząca sporu objętego zarówno zakresem konwencji CMR, jak i rozporządzenia Bruksela I ma wynikać z teje konwencji czy rozporządzenia.

W odpowiedzi TSUE wyjaśnił, że powództwo o zapłatę należności z tytułu świadczenia usług przewozu, wytoczone przez syndyka przedsiębiorstwa w upadłości, stanowi „sprawę cywilną i handlową” i w efekcie jest objęte zakresem zastosowania rozporządzenia Bruksela I. Następnie ponownie podkreślił, że stosowanie przez państwa członkowskie konwencji CMR nie może naruszać zasad, które leżą u podstaw współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych w ramach UE.

Bazując na powyższym stwierdzeniu, TSUE zauważył, że z art. 31 ust. 1 CMR wynika, że powód może wybrać pomiędzy sądami kraju, w którym pozwany ma miejsce zamieszkania, kraju, w którym przyjęto towar do przewozu, oraz kraju, w którym przewidziane jest miejsce jego dostawy. Powyższe zasadniczo koresponduje

³⁴ Tak: W. Verheyen, *EEX(bis) and CMR: the return of parallel proceedings?*, „European Transport Law” 2015, z. 2, s. 169–170.

³⁵ Wyrok TSUE z dnia 4 września 2014 r. w sprawie C-157/13, ECLI:EU:C:2014:2145.

z wyborem, jaki powodowi przyznaje rozporządzenie Bruksela I. W odniesieniu do roszczeń wynikających z umów powód może bowiem na mocy art. 2 ust. 1 i art. 5 pkt 1 rozporządzenia Bruksela I wybrać między sądami państwa członkowskiego, w którym pozwany ma miejsce zamieszkania, a sądami miejsca, w którym zobowiązanie będące podstawą roszczenia zostało wykonane albo miało zostać wykonane. W przypadku umowy przewozu, którą należałoby zakwalifikować jako umowę o świadczenie usług, miejscem tym jest, zgodnie z art. 5 pkt 1 lit. b tiret drugie rozporządzenia Bruksela I, państwo członkowskie, w którym zgodnie z umową usługi były świadczone albo miały być świadczone. Jakkolwiek art. 5 pkt 1 lit. b tiret drugie rozporządzenia Bruksela I, którego brzmienie odnosi się do jednego tylko miejsca wykonania, daje powodowi wybór bardziej ograniczony niż art. 31 ust. 1 konwencji CMR, który pozwala mu wybrać między miejscem przyjęcia i miejscem dostawy towaru, to jednak okoliczność ta nie może podważyć zgodności art. 31 ust. 1 konwencji CMR z zasadami, na których wspiera się współpraca sądowa w sprawach cywilnych i handlowych w ramach UE. TSUE uznał bowiem w odniesieniu do umów przewozu, że w pewnych sytuacjach powód może mieć wybór między sądami miejsca rozpoczęcia i miejsca zakończenia przewozu³⁶. Z uwagi na powyższe art. 71 rozporządzenia Bruksela I należy interpretować w ten sposób, iż jeżeli spór należy do zakresu zastosowania zarówno tego rozporządzenia, jak i konwencji CMR, sądy państwa członkowskiego mogą wywodzić istnienie swojej jurysdykcji z art. 31 ust. 1 konwencji CMR.

Twierdzenie TSUE, iż postanowienia konwencji CMR należy interpretować w sposób pozwalający na dochowanie standardów wynikających z zasad unijnej współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych, jest zrozumiałe w przypadku uznawania i wykonywania zagranicznych orzeczeń, które to zagadnienie nie jest szczegółowo uregulowane w konwencji CMR. Tego zagadnienia dotyczył wyrok TSUE w sprawie TNT. W wyroku w sprawie Kintra TSUE poszedł znacznie dalej. Wynika z niego, iż także normy jurysdykcyjne konwencji CMR, które przecież zdają się tworzyć spójną całość bez konieczności sięgania do norm jurysdykcyjnych rozporządzenia Bruksela I, też powinny być interpretowane z perspektywy zgodności z postanowieniami tego rozporządzenia. W ocenie TSUE konwencja CMR w tym konkretnym przypadku test ten przeszła pozytywnie. Z jednej strony można się zastanowić, czy zaprezentowane podejście jest zgodne z art. 71 ust. 2 lit. a rozporządzenia Bruksela I bis, który stanowi, że sąd państwa członkowskiego może wywieść swoją jurysdykcję z postanowień konwencji, nie stawiając dodatkowych warunków. Z drugiej strony TSUE stoi na straży przestrzegania przez państwa członkowskie prawa UE, a nie zaciągniętych przez te państwa zobowiązań w sferze

³⁶ Por.: wyrok TSUE z dnia 9 lipca 2009 r. w sprawie C-204/08, ECLI:EU:C:2009:439.

prawa międzynarodowego publicznego poza strukturami UE (tj. zobowiązania do stosowania konwencji CMR). Nie powinno się zatem oczekiwać, że TSUE potwierdzi konieczność stosowania konwencji CMR w oderwaniu od szerszego kontekstu, jakim jest „system” brukselski. Wyrok TSUE w sprawie Kintra pozwala sądzić, że TSUE będzie miał jeszcze nie raz okazję badać normy jurysdykcyjne konwencji CMR i niekoniecznie potwierdzi ich kompatybilność z wymogami współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych w UE, na przykład jeśli chodzi o interpretowanie umowy prorogacyjnej jako wyłączającej jurysdykcję innych sądów niż sąd wskazany przez strony, możliwości uzyskania przez sąd jurysdykcji w wyniku wdania się pozwanego w spór czy jurysdykcji w sprawach łączących się ze sobą (jak w art. 8 ust. 1 rozporządzenia Bruksela I bis).

4. Konwencja CMR a prawo właściwe

4.1. Normy kolizyjne w konwencji CMR

Jak już wskazano na wstępie, z konwencji CMR wynika, że jeśli spełnione są warunki przewidziane w jej art. 1, w zakresie w niej określonym, reguluje ona bezpośrednio prawa i obowiązki stron umowy przewozu, w szczególności odpowiedzialność przewoźnika. Artykuł 1 konwencji CMR określający zakres zastosowania konwencyjnego prawa jednolitego pełni zatem funkcję jednostronnej normy kolizyjnej wskazującej jako właściwe prawo obowiązujące w siedzibie sądu (*lex fori*)³⁷. Z tej przyczyny w zakresie regulowanym konwencją CMR zbędne i zarazem niewskazane jest sięganie do norm kolizyjnych obowiązujących w siedzibie sądu rozpatrującego sprawę³⁸. Skoro jednak konwencja CMR nie reguluje umowy przewozu w sposób wyczerpujący³⁹, uprawnione jest pytanie, czy i w jakim zakresie normy kolizyjne miarodajne dla umowy przewozu znajdują jednak zastosowanie.

Konwencja CMR niektórych zagadnień nie reguluje merytorycznie, lecz pozostawia daną kwestię prawu krajowemu⁴⁰. W tym celu sama zawiera normy kolizyjne⁴¹. Na przykład w art. 29 ust. 1, art. 32 ust. 1 i art. 32 ust. 3 konwencji CMR mowa o „prawie obowiązującym w miejscu prowadzenia sprawy sądowej”. Zgodnie

³⁷ Por.: M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego*, Warszawa 2008, s. 189.

³⁸ Tak: M. Clarke, *op. cit.*, s. 17. W ocenie Autora art. 1 ust. 1 CMR stanowi jednostronną normę kolizyjną wskazującą prawo obowiązujące w siedzibie sądu (*lex fori*) jako właściwe.

³⁹ K. Wesołowski [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *op. cit.*, s. 20.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 23.

⁴¹ O. Sadikov, *Conflict of laws in International Transport Law*, „Collected Courses of the Hague Academy of International Law” 1985, t. 190, s. 223.

z art. 29 ust. 1 konwencji CMR jej postanowienia wyłączające (ograniczające) odpowiedzialność przewoźnika, a także przenoszące na drugą stronę ciężar dowodu, nie znajdują zastosowania, jeśli szkoda powstała wskutek „złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem”. Zgodnie z art. 31 ust. 1 konwencji CMR w takim przypadku termin przedawnienia roszczeń jest dłuższy i wynosi trzy lata. Z kolei zgodnie z art. 32 ust. 3 konwencji CMR zawieszenie przedawnienia i przerwanie biegu przedawnienia też podlega przepisom prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę.

Analizując brzmienie powyższych przepisów, zastanowić się można, czy pojęcie „prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej” odnosi się do prawa merytorycznego obowiązującego w siedzibie sądu, tj. czy konwencja CMR rzeczywiście przewiduje w tym zakresie własną normę kolizyjną wskazującą na właściwość *legis fori*⁴², czy też chodzi o prawo merytoryczne, które dopiero zostanie wskazane normą kolizyjną obowiązującą w siedzibie sądu. Konwencja CMR w praktyce interpretowana jest zgodnie z pierwszą propozycją⁴³. Wydaje się, iż podejście to ma swoje wady.

Twórcy konwencji CMR zdecydowali się na pozostawienie powyższych kwestii prawu krajowemu nie dlatego, że takie właśnie rozwiązanie uznali za najlepsze dla realizacji celów konwencji, ale dlatego, że nie wierzyli, że wprowadzone do konwencji pojęcia będą rozumiane jednolicie w państwach ją stosujących⁴⁴. Stosowanie prawa obowiązującego w siedzibie sądu, w powiązaniu z różnym rozumieniem pojęć, które definiują zakres odpowiedzialności przewoźnika, prowadzi do taktyki zwanej *forum shopping*⁴⁵, tj. wnoszenia sprawy do sądów tego państwa, gdzie można spodziewać się najkorzystniejszego rozstrzygnięcia sprawy. Z tej przyczyny i mając na względzie unifikacyjny cel konwencji CMR należałoby uznać, iż konwencja ta w art. 29 ust. 1, art. 32 ust. 1 i art. 32 ust. 3 nie zawiera własnych norm kolizyjnych, a jedynie kieruje do takich norm obowiązujących w siedzibie sądu. W przypadku państw członkowskich UE, takich jak Polska,

⁴² *Ibidem*.

⁴³ Wprost stwierdza to: D. Damar, *Willful Misconduct in International Transport Law*, Springer, Berlin–Heidelberg 2011, s. 230. Wydaje się, że na takim stanowisku stoi też M. Clarke, *op. cit.*, s. 127; S. Laimer, *International carriage of goods by road between uniform law and Rome I: Some recent Austrian cases*, „The European Legal Forum” 2017, z. 3–4, s. 59; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013, s. 51 i 584; D. Ambrożuk, K. Wesołowski [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *op. cit.*, s. 358.

⁴⁴ Por. K. Wesołowski, *op. cit.*, s. 584–585.

⁴⁵ Por. S. Grignon-Dumoulin, *Forum Shopping – Article 31 de la CMR*, „Uniform Law Review” 2006, z. 3, s. 616.

normami kolizyjnymi obowiązującymi w siedzibie sądu, które powinny wskazywać prawo właściwe dla rozstrzygnięcia wskazanej kwestii (tj. jakie formy zawinięcia przewoźnika są utożsamiane ze „złym zamiarem”), są zawarte w rozporządzeniu Rzym I⁴⁶, (o którym będzie jeszcze mowa niżej).

Z kolei art. 5 ust. 1 konwencji CMR stanowi, że list przewozowy wystawia się w trzech oryginalnych egzemplarzach podpisanych przez nadawcę i przez przewoźnika. Podpisy mogą być wydrukowane lub też zastąpione przez stemple nadawcy i przewoźnika, jeżeli pozwala na to ustawodawstwo kraju, w którym list przewozowy wystawiono (*lex loci contractus*)⁴⁷. W przeciwieństwie do art. 29 ust. 1, art. 32 ust. 1 i art. 32 ust. 3 konwencji CMR, jej art. 5 ust. 1 nie prowadzi do zastosowania w każdym z państw innego prawa merytorycznego, lecz do zastosowania prawa merytorycznego obowiązującego w państwie wystawienia listu przewozowego.

Inny przykład to art. 16 ust. 5 konwencji CMR, który stanowi, że prawo obowiązujące w miejscu, gdzie towar się znajduje (*lex rei sitae*), decyduje o sposobie sprzedaży towarów w przypadku, gdy przewoźnik, zgodnie z konwencją CMR, ma prawo do niej przystąpić, z uwagi na napotkane w miejscu przeznaczenia przeszkody w jego wydaniu. Podobnie, prawo obowiązujące w miejscu, gdzie towar się znajduje, decyduje, stosownie do art. 20 ust. 4 konwencji CMR, o prawie przewoźnika do rozporządzenia⁴⁸ odnalezionymi towarami.

Z kolei art. 28 ust. 1 konwencji CMR posługuje się pojęciem „prawa, które ma zastosowanie”. Przewoźnik może powołać się na postanowienia konwencji CMR dotyczące jego odpowiedzialności także wówczas, gdy według prawa, które ma zastosowanie, zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy uprawnia do wystąpienia z „reklamacją pozaumowną”⁴⁹. Choć postanowienie posługuje się pojęciem prawa, które ma zastosowanie, nie jest normą kolizyjną, gdyż prawo materialne

⁴⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I), Dz.Urz. UE L 177 z 4.07.2008, s. 6–16.

⁴⁷ W dniu 5 czerwca 2011 r. między pierwszymi państwami wszedł w życie protokół dodatkowy do konwencji CMR dotyczący elektronicznego listu przewozowego. Zgodnie z art. 1 ust. 1 protokołu list przewozowy może mieć formę komunikacji elektronicznej. Elektroniczny list przewozowy jest uwierzytelniany przez przewoźnika przy użyciu wiarygodnego podpisu elektronicznego (art. 3 ust. 1 protokołu), ale może być również uwierzytelniany przy użyciu jakiegokolwiek innej elektronicznej metody uwierzytelniania dozwolonej przez prawo kraju, w którym elektroniczny list przewozowy został wystawiony (art. 3 ust. 2 protokołu).

⁴⁸ Co do charakteru kompetencji przewoźnika określonych w tym przepisie zob. K. Wesołowski [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *op. cit.*, s. 297–298.

⁴⁹ W angielskiej wersji językowej *extra-contractual claim*, a we francuskiej wersji językowej *réclamation extra-contractuelle*. W postanowieniu tym chodzi o ewentualną odpowiedzialność pozaumowną przewoźnika. Zob.: K. Wesołowski [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *op. cit.*, s. 352–353.

żadnego państwa nie będzie w wyniku jego działania zastosowane. Postanowienie to zmierza do poszerzenia zakresu zastosowania konwencji CMR na przypadki, w których jakiegokolwiek prawo przewidywałoby, że dane roszczenie ma charakter pozaumowny, przez co mogłoby się znaleźć poza zakresem zastosowania konwencji⁵⁰. Celem art. 38 konwencji CMR jest zapewnienie, by przewoźnik, którego odpowiedzialność jest wyłączona na podstawie konwencji CMR, nie mógł być na podstawie tych samych faktów odpowiedzialny z tytułu czynu niedozwolonego⁵¹.

4.2. Luki w konwencji CMR

Jak już było powiedziane, konwencja CMR nie reguluje problematyki umowy przewozu w sposób wyczerpujący⁵². Zauważa się, że pewne kwestie są objęte zakresem zastosowania tej konwencji, choć nie są w niej wprost uregulowane, podczas gdy inne nie są objęte jej zakresem i w efekcie nie są w niej uregulowane⁵³. W tym pierwszym przypadku mówi się o ewentualnej luce (*gap*) w konwencji CMR⁵⁴. To, czy pewne zagadnienie jest objęte zakresem konwencji CMR, czy nie, często bywa dyskusyjne i z tej przyczyny wyznaczenie jasnej granicy między zakresem zastosowania konwencji CMR i zagadnieniami, które jej nie podlegają, nie jest prostym zadaniem. Jako przykład zagadnienia, co do którego nie ma konsensusu, czy jest objęte zakresem zastosowania konwencji CMR, czy nie, wskazać można odpowiedzialność przewoźnika, który przyjął towary do przewozu, ale go nigdy nie wykonał⁵⁵. Inny przykład to roszczenie odbiorcy w przypadku zniszczenia towaru (skoro art. 13 CMR odnosi się wprost tylko do odszkodowania z tytułu jego zaginięcia)⁵⁶.

Przy założeniu, że pewna kwestia rzeczywiście nie jest uregulowana w konwencji CMR, choć jest objęta jej zakresem, a zatem rzeczywiście stanowi lukę⁵⁷, zapytać należałoby, jak ją wypełnić. W literaturze proponowane jest rozwiązanie polegające na

⁵⁰ Tak. P. Conci, *Applicable Law Provisions in International Uniform Commercial Law Conventions*, „LLM Theses and Essays” 2007, t. 76, s. 42–43, https://digitalcommons.law.uga.edu/stu_llm/76 (dostęp: 01.01.2021).

⁵¹ M. Clarke, *op. cit.*, s. 209–211.

⁵² K. Wesołowski [w:] K. Wesołowski, D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, *op. cit.*, s. 20.

⁵³ P. Bäckdén, *The Contract of Carriage: Multimodal transport and Unimodal Regulation*, Informa Law from Routledge, New York 2019, s. 228–229.

⁵⁴ *Ibidem*, s. 229. Dla rozróżnienia zagadnień objętych zakresem konwencji, ale w niej wprost nieuregulowanych, oraz zagadnień pozostawionych poza jej zakresem w literaturze używa się też pojęcia luk wewnętrznych (*internal gaps*) i luk zewnętrznych (*external gaps*)

⁵⁵ Por. rozważania na kanwie wyroku niemieckiego sądu najwyższego (BGH) z dnia 9 lutego 1979 r. w: P. Bäckdén, *op. cit.*, s. 229–230; M. Clarke, *op. cit.*, s. 208–209.

⁵⁶ Tak. P. Conci, *op. cit.*, s. 45.

⁵⁷ Zob. M. Clarke, *op. cit.*, s. 14–16. Autor zaznacza, iż sądy angielskie są bardziej powściągliwe niż sądy państw kontynentalnej Europy w odnajdywaniu luk w konwencji CMR.

autonomicznej wykładni ogólnych zasad konwencji CMR⁵⁸. Na poparcie tego stanowiska przytaczane są postanowienia konwencji o międzynarodowej sprzedaży towarów⁵⁹, zgodnie z którą kwestie dotyczące spraw regulowanych przez konwencję, a które nie są w niej wyraźnie rozstrzygnięte, rozstrzygane będą według ogólnych zasad, na których opiera się konwencja, lub w braku takich zasad, zgodnie z prawem właściwym na mocy norm międzynarodowego prawa prywatnego (art. 7 ust. 2 CISG). Choć analogicznego postanowienia nie ma w konwencji CMR, argumentuje się, iż identyczny wniosek w odniesieniu także do tej konwencji można wywieść z ogólnych zasad prawa traktatów⁶⁰, tj. postanowień wiedeńskiej konwencji o prawie traktatów⁶¹. Z powyższego wynika zatem, iż zastosowanie norm kolizyjnych wchodzi w grę wyjątkowo, dopiero wówczas, gdy pewna kwestia nie jest uregulowana w konwencji CMR, a autonomiczna wykładnia nie daje rezultatu i konieczne jest sięgnięcie do prawa merytorycznego jakiegoś państwa⁶².

4.3. Zagadnienia poza zakresem konwencji CMR

Panuje zgoda co do tego, iż konwencja CMR nie obejmuje swoim zakresem kwestii zawarcia, ważności i interpretacji umowy przewozu⁶³, a także że kwestie te podlegają prawu materialnemu jakiegoś państwa. Prawem tym powinno być prawo wskazane miarodajną normą kolizyjną obowiązującą w siedzibie sądu.

5. Rozporządzenie Rzym I a konwencje szczególne

5.1. Klauzula zgodności w rozporządzeniu Rzym I

Jak wynika z powyższych rozważań, konwencja CMR sama wskazuje na sytuacje, w których znajduje zastosowanie, zawiera swoje własne normy kolizyjne, zawiera też

⁵⁸ K. Wesółowski, *op. cit.*, s. 51–52.

⁵⁹ Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów, sporządzona w Wiedniu dnia 11 kwietnia 1980 r., Dz.U. z 1997 r. Nr 45, poz. 286, zwana dalej: CISG.

⁶⁰ Tak, z powołaniem się na konwencje dotyczące odpowiedzialności pozaumownej oraz rozporządzenie Rzym II, opowiada się: J. Basedow, *Rome II at Sea. General Aspects of Maritime Torts*, *RabelsZ* 2010, t. 74, s. 128–129.

⁶¹ Konwencja wiedeńska o prawie traktatów sporządzona w Wiedniu dnia 23 maja 1969 r., Dz.U. z 1990 r. Nr 74, poz. 439.

⁶² S. Laimer, *International carriage of goods by road between uniform law and Rome I: Some recent Austrian cases*, „The European Legal Forum” 2017, z. 3–4, s. 59.

⁶³ P. Bäckdén, *op. cit.*, s. 233; M. Clarke, *op. cit.*, s. 59; K. Wesółowski [w:] K. Wesółowski, D. Ambroźuk, D. Dąbrowski, *op. cit.*, s. 20–21, K. Wesółowski, *op. cit.*, s. 50–51.

luki, a także pozostawia pewne zagadnienia poza swoim zakresem. To z kolei skłania do pytania o jej stosunek do norm kolizyjnych miarodajnych dla umowy przewozu, zawartych w obecnie obowiązującym w UE, a zatem i w Polsce, rozporządzeniu Rzym I.

Artykuł 25 ust. 1 rozporządzenia Rzym I stanowi, że nie uchybia ono stosowaniu konwencji międzynarodowych, których stronami, w chwili przyjęcia rozporządzenia, jest jedno lub więcej państw członkowskich, a które ustanawiają normy kolizyjne odnoszące się do zobowiązań umownych. Stosownie do art. 26 ust. 1 rozporządzenia Rzym I państwa członkowskie przekazują Komisji Europejskiej wykaz takich konwencji. W wykazach tych nie jest uwzględniona konwencja CMR⁶⁴.

Z jednej strony można spotkać się z twierdzeniem, iż skoro zakres jednolitej regulacji merytorycznej (takiej jak konwencja CMR) określa jednostronna norma kolizyjna, to właśnie na mocy art. 25 ust. 1 rozporządzenia Rzym I przysługuje jej pierwszeństwo przed normami kolizyjnymi rozporządzenia⁶⁵. Można spotkać się też ze stanowiskiem przeciwnym. Zgodnie z nim postanowienie powyższe w ogóle nie odnosi się do umów międzynarodowych ujednolicających prawo transportowe. Stosownie do art. 1 ust. 1 rozporządzenia Rzym I rozporządzenie stosuje się tylko do sytuacji, w których występuje kolizja praw różnych państw (choć w polskiej wersji językowej mowa o „sprawach powiązanych z prawem różnych państw”)⁶⁶. W zakresie, w jakim umowy dotyczące prawa jednolitego znajdują zastosowanie, nie ma sytuacji kolizji praw i w rezultacie rozporządzenie Rzym I, w tym jego art. 25, nie znajduje zastosowania⁶⁷. Powyższe powinno dotyczyć także tych konwencji, które co prawda zawierają normy kolizyjne, ale tylko celem uzupełnienia regulacji merytorycznej⁶⁸ (tak jak to ma miejsce w przypadku konwencji CMR). Na poparcie tego drugiego stanowiska podnosi się jeszcze jeden ważny argument. Jeśli art. 25 ust. 1 rozporządzenia Rzym I dotyczy umów międzynarodowych mających na celu

⁶⁴ Zob. powiadomienia przewidziane w art. 26 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I), Dz.Urz. UE C 343 z 17.12.2010, s. 3–6.

⁶⁵ Tak: M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań Unii Europejskiej*, Warszawa 2012, s. 94–95; G. Schultze [w:] G. Calliess (red.), *Rome Regulations. Commentary*, Wolters Kluwer, Alphen aan den Rijn 2015, s. 134; S. Laimer, *op. cit.*, s. 58.

⁶⁶ W polskiej wersji językowej nie jest to takie oczywiste, gdyż mowa jedynie o zobowiązaniach umownych w sprawach cywilnych i handlowych powiązanych z prawem różnych państw.

⁶⁷ Tak w odniesieniu do odpowiedniego postanowienia rozporządzenia Rzym II: J. Basedow, *Rome II...*, *op. cit.*, s. 127–128. Por. także: J. Basedow, *The relationship between EU Legislation and International Instruments in the Field of Private International Law* [w:] J. van Hein, E.-M. Kieninger, G. Rühl (red.), *How European is European Private International Law? Sources, Court Practice, Academic Discourse*, Cambridge 2019, s. 58–59.

⁶⁸ Tak w odniesieniu do odpowiedniego postanowienia rozporządzenia Rzym II: J. Basedow, *Rome II...*, *op. cit.*, s. 127–128.

ujednoczenie regulacji merytorycznej, w tym konwencji CMR, należałoby uznać jednocześnie, iż stan prawny w tym zakresie uległ petryfikacji. Państwa członkowskie UE nie mogą zawierać kolejnych umów międzynarodowych, których dotyczy art. 25 ust. 1 rozporządzenia Rzym I, gdyż rozporządzenie to przyznaje pierwszeństwo tylko tym umowom, których stronami państwa członkowskie UE były już w chwili jego przyjęcia⁶⁹. Dodatkowo zawieranie przez państwa członkowskie UE kolejnych takich umów nie jest możliwe z uwagi na istnienie w tym zakresie kompetencji zewnętrznej wyłącznie po stronie UE⁷⁰.

5.2. Stosunek konwencji CMR i rozporządzenia Rzym I

W rozporządzeniu Rzym I⁷¹, którego zastosowanie wchodzi w grę, jeżeli sądy państwa członkowskiego UE będą rozpoznawać sprawę wynikającą z umowy przewozu podlegającej konwencji CMR, przewidziana jest specjalna norma kolizyjna wskazująca prawo właściwe dla takiej umowy (*lex contractus*). Ponadto osobne normy kolizyjne są przewidziane dla kwestii istnienia i ważności (materialnej) oraz ważności pod względem formy umowy. Prawa właściwego dla umowy przewozu towarów dotyczy artykuł 5 ust. 1 rozporządzenia Rzym I. Wskazuje, iż dla umowy takiej można dokonać wyboru prawa zgodnie z ogólnymi zasadami przewidzianymi w rozporządzeniu (tj. art. 3 rozporządzenia Rzym I). W jego braku, stosownie do art. 5 ust. 1 rozporządzenia Rzym I, prawem właściwym jest prawo państwa, w którym przewoźnik ma miejsce zwykłego pobytu, pod warunkiem że w tym samym państwie znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce dostawy, lub miejsce zwykłego pobytu nadawcy (zasadniczy łącznik obejmujący zespół dwóch okoliczności⁷²). Jeżeli warunki te nie są spełnione, stosuje się prawo państwa, w którym znajduje się uzgodnione przez strony miejsce dostawy (łącznik subsydiarny⁷³). Rozporządzenie Rzym I przewiduje też w art. 5 ust. 3 szczególną klauzulę ściślejszego związku, tj. jeżeli ze wszystkich okoliczności sprawy wyraźnie wynika, że umowa przewozu pozostaje w znacznie ściślejszym związku z państwem innym niż państwo wskazane łącznikami, stosuje się prawo tego państwa. Artykuł 12 ust. 1 rozporządzenia Rzym I wymienia zagadnienia, które podlegają tak wskazanemu prawu, na przykład jej wykładnia, skutki nieważności, a także skutki całkowitego albo

⁶⁹ *Ibidem*.

⁷⁰ Por.: opinia TSUE numer 1/13 z dnia 14 października 2014 r., ECLI:EU:C:2014:2303.

⁷¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I), Dz.Urz. UE L 177 z 4.07.2008 r., s. 6–16.

⁷² M. Czepelak, *Międzynarodowe prawo zobowiązań Unii Europejskiej*, Warszawa 2012, s. 193–199.

⁷³ *Ibidem*.

częściowego niewykonania zobowiązania, łącznie z określeniem wysokości szkody.

Wskazane normy kolizyjne znajdą zastosowanie do umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów tylko w zakresie, w jakim konwencja CMR pozostawia daną kwestię poza swoim zastosowaniem⁷⁴ albo zawiera lukę, która wymaga wypełnienia poprzez sięgnięcie do prawa krajowego.

Z powyższego zdaje się wynikać, iż prawu wskazanemu stosowanie do rozporządzenia Rzym I podlegać będzie wykładnia umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów oraz skutki nieważności tej umowy, jako że zagadnienia te nie są objęte zakresem konwencji CMR. Z kolei prawo właściwe wskazane stosowanie do rozporządzenia Rzym I nie znajdzie zastosowania w odniesieniu do skutków niewykonania zobowiązania, w tym określenia wysokości szkody w zakresie, w jakim zagadnienie to jest regulowane postanowieniami konwencji CMR. Podobnie będzie w przypadku wymienionego w art. 12 rozporządzenia Rzym I przedawnienia.

Jak już zasugerowano wyżej, należałoby też opowiedzieć się za zastosowaniem tak wskazanego prawa do rozstrzygnięcia kwestii, które konwencja CMR poddaje „prawu obowiązującemu w miejscu prowadzenia sprawy sądowej” (na przykład stosownie do art. 29 ust. 1). Obecne podejście polegające na tym, że każde z państw stron konwencji CMR stosuje swoje własne prawo merytoryczne, skutkuje tym, że rozumienie pojęcia „niedbalstwo” uzależnione jest od tego, w którym państwie wniesiono pozew⁷⁵, co może skutkować *forum shopping*. Jak już zaznaczono wyżej, twórcy konwencji CMR zdecydowali się na odwołanie do prawa krajowego nie dlatego, że w ich mniemaniu kwestie te powinny podlegać *lex fori*, ale dlatego, że nie osiągnięto konsensusu co do merytorycznego uregulowania danego zagadnienia w konwencji CMR. Gdyby w przypadkach, gdy konwencja CMR odnosi się do „prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej”, stosować prawo właściwe wskazane przez art. 5 ust. 1 rozporządzenia Rzym I do spraw o podobnych okolicznościach, tj. w których występują takie same okoliczności służące za podstawy łączników przewidzianych w art. 5 ust. 1 rozporządzenia Rzym I, zastosowane byłoby to samo prawo merytoryczne i rozstrzygnięcie merytoryczne (przynajmniej w teorii) nie zależałoby od tego, którego państwa członkowskiego UE sądy rozpatrują sprawę. Oczywiście, powyższe byłoby prawdą tylko w przypadku, gdy sprawę rozpoznawałyby sądy państwa członkowskiego UE. Skutek ten mógłby (ale nie musiałby) być osiągnięty, gdyby sprawę rozpatrywały sądy państwa spoza UE.

Stosownie do art. 10 ust. 1 rozporządzenia Rzym I istnienie i ważność umowy lub jednego z jej postanowień ocenia się według prawa, które zgodnie z rozporządzeniem

⁷⁴ G. Schultze [w:] G. Calliess (red.), *Rome Regulations. Commentary*, Wolters Kluwer, Alphen aan den Rijn 2015, s. 134.

⁷⁵ S. Laimer, *op. cit.*, s. 59.

byłoby dla niej właściwe, gdyby umowa lub jej postanowienie były ważne (*lex causae*). W przypadku umowy przewozu drogowego towarów będzie to zatem albo prawo wybrane przez strony, albo prawo wskazane przez normę z art. 5 rozporządzenia Rzym I. Z kolei ważności ze względu na formę dotyczy art. 11 rozporządzenia Rzym I, który przewiduje, że umowa jest ważna, jeżeli spełnia wymagania określone przez jedno z wymienionych w nim praw, w tym między innymi prawo właściwe dla umowy (*lex causae*), ustalone zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Rzym I (czyli prawo wybrane przez strony albo prawo wskazane zgodnie z art. 5 rozporządzenia Rzym I). Z powyższego wynika, iż istnienie i ważność umowy przewozu drogowego towarów, tj. zagadnienia nieobjęte zakresem zastosowania konwencji CMR, podlegają prawu wybranemu przez strony albo prawu wskazanemu zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia Rzym I.

6. Podsumowanie

Relacje zachodzące pomiędzy jednolitym prawem międzynarodowego przewozu drogowego towarów, czyli konwencją CMR, a unijnym prawem prywatnym międzynarodowym, tj. rozporządzeniami Bruksela I bis i Rzym I, nie są jednoznacznie nakreślone.

W odniesieniu do uznawania i wykonywania zagranicznych orzeczeń regulacja konwencji CMR wydaje się mieć charakter szczątkowy, co pozwala na stosowanie w tym zakresie rozporządzenia Bruksela I bis. W odniesieniu do powyższego zagadnienia, a także kwestii zawisłości sporu TSUE postawił przed postanowieniami konwencji CMR wymóg nienaruszania standardów wynikających z zasad unijnej współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych. Biorąc pod uwagę zmianę postanowień dotyczących zawisłości sporu w przypadku zawarcia umowy prorogacyjnej w rozporządzeniu Bruksela I bis, spodziewać się można kolejnych wyroków TSUE, gdzie być może konwencja CMR nie sprosta już wymogom unijnej współpracy w sprawach cywilnych i handlowych. Normy jurysdykcyjne konwencji CMR same w sobie budzą pewne wątpliwości, przy czym ich pierwszeństwo przed normami jurysdykcyjnymi rozporządzenia Bruksela I bis wprost wynika z jego postanowień. Z wyroku w sprawie Kintra wynika, iż także normy jurysdykcyjne konwencji CMR, które przecież zdają się tworzyć spójną całość bez konieczności sięgania do norm jurysdykcyjnych rozporządzenia Bruksela I bis, też powinny być interpretowane z perspektywy zgodności z postanowieniami tego rozporządzenia.

Z jednej strony można się zastanowić, czy zaprezentowane podejście TSUE jest zgodne z art. 71 ust. 2 lit. a rozporządzenia Bruksela I bis, który stanowi, że

sąd państwa członkowskiego może wywieść swoją jurysdykcję z postanowień konwencji, nie stawiając dodatkowych warunków. Z drugiej strony należy pamiętać, iż TSUE stoi na straży przestrzegania przez państwa członkowskie prawa UE. Nie powinno się zatem oczekiwać, że TSUE potwierdzi konieczność stosowania konwencji CMR w oderwaniu od szerszego kontekstu współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych. Pomimo początkowych wątpliwości odnośnie do kompetencji TSUE do dokonywania interpretacji konwencji CMR, wydaje się, iż może on i będzie dokonywał takiej interpretacji przez pryzmat unijnego prawa prywatnego międzynarodowego.

Z kolei rozporządzenie Rzym I znajduje zastosowanie w sytuacji, gdy jakieś zagadnienie znajduje się poza zakresem zastosowania konwencji CMR czy też konwencja ta zawiera luki, które wymagają wypełnienia poprzez odwołanie się do prawa krajowego jakiegoś państwa. Sytuacje te nie są jednoznacznie zidentyfikowane. Należy też opowiedzieć się za zastosowaniem rozporządzenia Rzym I do przypadków, gdy konwencja CMR odwołuje się do „prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej” (na przykład odnośnie do pojęcia „nie dbalstwo” w rozumieniu konwencji CMR). Powyższe pozwoliłoby na pogłębienie efektu unifikacyjnego konwencji CMR.

Streszczenie

Artykuł stanowi analizę relacji zachodzącej pomiędzy jednolitym prawem międzynarodowego przewozu drogowego towarów, czyli konwencją CMR, a unijnym prawem prywatnym międzynarodowym, tj. rozporządzeniami Bruksela I bis i Rzym I. Z analizy tej wynika, iż relacje te nie są jednoznacznie nakreślone. Normy jurysdykcyjne konwencji CMR same w sobie budzą już pewne wątpliwości, przy czym ich pierwszeństwo przed normami jurysdykcyjnymi rozporządzenia Bruksela I bis wprost wynika z postanowień tego ostatniego. Normy dotyczące uznawania i wykonywania zagranicznych orzeczeń w konwencji CMR wydają się mieć charakter szczątkowy, co uzasadnia potrzebę stosowania zasad przewidzianych w rozporządzeniu Bruksela I bis. W każdym jednak przypadku TSUE stawia wymóg zgodności konwencji CMR z zasadami unijnej współpracy sądowej w sprawach cywilnych i handlowych. Powyższe pozwala przypuszczać, iż czekają nas kolejne sprawy, w których TSUE będzie interpretował postanowienia konwencji CMR.

Z kolei rozporządzenie Rzym I znajduje zastosowanie w sytuacji, gdy jakieś zagadnienie znajduje się poza zakresem zastosowania konwencji CMR czy też konwencja ta zawiera luki, które wymagają wypełnienia poprzez odwołanie się do prawa krajowego jakiegoś państwa. Sytuacje te nie są jednoznacznie zidentyfikowane. Należy też opowiedzieć się za zastosowaniem rozporządzenia Rzym I do przypadków, gdy konwencja CMR odwołuje się do prawa

obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej (na przykład odnośnie do pojęcia „niedbalstwo” w rozumieniu konwencji CMR). Powyższe pozwoliłoby na pogłębienie efektu unifikacyjnego konwencji CMR.

Słowa kluczowe: konwencja CMR, rozporządzenie Rzym I, rozporządzenie Bruksela I bis

Relation between CMR Convention and EU private international law

Abstract

The article analyses the relations between uniform international law on carriage of goods by road, namely CMR Convention and European private international law – Brussels I bis and Rome I Regulations. The analysis reveals that this relation is not clear. Jurisdictional rules of the CMR Convention give rise to doubts, however their primacy over rules of Brussels I bis Regulation is stated clearly in this regulation. Rules on recognition and enforcement of the CMR Convention are incomplete, which justifies the application of such rules of the Brussels I bis Regulation. In each case CJEU requires that CMR Convention does not impede the rules underlying judicial cooperation in civil matters in the EU. This allows to believe that CJEU will continue to interpret rules of the CMR Convention.

Rome I Regulation finds its place in case a certain question is not within the scope of CMR Convention or constitutes a gap which requires recourse to domestic law of a given state. Such situations are not unequivocally identified. Rome I Regulation should also apply in cases where CMR Convention provides for the application of the “law where the court sits”. This would strengthen the unification purpose of the Convention.

Key words: CMR Convention, Rome I Regulation, Brussels I bis Regulation

