

Dr Konrad Garnowski

Uniwersytet Szczeciński

ORCID: 0000-0002-7976-1333

e-mail: kornad.garnowski@usz.edu.pl

Moment upływu terminu przedawnienia roszczeń z umowy przewozu na gruncie konwencji CMR w świetle znowelizowanego art. 118 k.c.

Moment of expiration of statute of limitations for claims arising from a contract of carriage under CMR convention in the light of the amended Article 118 of the Civil Code

Streszczenie

Celem artykułu jest udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy w odniesieniu do terminu przedawnienia roszczeń wynikających z umowy przewozu na gruncie konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) należy stosować zasadę przewidzianą w art. 118 zd. 2 k.c., zgodnie z którą koniec terminu przedawnienia wynoszącego co najmniej dwa lata przypada na ostatni dzień roku kalendarzowego. Rozważania te autor opiera na założeniu, że skoro konwencja CMR nie reguluje międzynarodowego przewozu drogowego w sposób wyczerpujący, to w nieuregulowanym zakresie konieczne jest zastosowanie właściwego prawa wewnętrznego. Gdyby było to prawo polskie, to w odniesieniu do problematyki przedawnienia można rozważać stosowanie art. 118 zd. 2 k.c. W artykule przedstawiona jest zarówno argumentacja przemawiająca za, jak i przeciw takiemu rozwiązaniu. Ostatecznie autor dochodzi do wniosku, że w odniesieniu do terminów przedawnienia przewidzianych w konwencji CMR nie należy stosować mechanizmu przedłużenia terminu przedawnienia do końca roku kalendarzowego.

Słowa kluczowe: prawo przewozowe, CMR, przedawnienie

JEL: K12, K20, K22

Abstract

The purpose of the article is to answer the question whether, with regard to the limitation period for claims arising from a contract of carriage under the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), the principle provided for in Article 118, second sentence, of the Civil Code, according to which the end of the limitation period of at least two years falls on the last day of the calendar year, should be applied. The author bases these reflections on the premise that since the CMR Convention does not regulate international road transportation comprehensively, it is necessary to apply the relevant domestic law in the unregulated area. If this were Polish law, then the application of Article 118, second sentence, of the Civil Code may be considered with regard to the issue of the statute of limitations. The article presents both arguments for and against such a view. Ultimately, the author comes to the conclusion that the mechanism for extending the limitation period to the end of the calendar year should not be applied to the limitation periods provided for in the CMR Convention.

Keywords: transport law, CMR, statute of limitations

Wprowadzenie

Konwencja CMR¹ jest aktem regulującym zagadnienia związane z międzynarodowym przewozem drogowym towarów z założenia w sposób fragmentaryczny (Loewe, 1956, s. 4;

Hill i in., 2000, s. 12). Celem twórców konwencji nie było kompleksowe uregulowanie tej problematyki i niektóre kwestie zostały intencjonalnie pominięte, np. zawarcie i ważność umowy przewozu, zabezpieczenie roszczeń przewoźnika, niektóre tytuły odpowiedzialności przewoźnika (Wesołowski,

2010, teza II; Wesołowski, 2013, s. 50–51; Wesołowski, 2015, s. 20–21). Z kolei inne zagadnienia uregulowano w konwencji CMR tylko częściowo. Zalicza się do nich m.in. kwestię formy listu przewozowego (art. 5 ust. 1 CMR), sposób postępowania przy likwidacji przesyłki (art. 16 ust. 5 CMR) czy wreszcie przedawnienie roszczeń. Problematyka przedawnienia unormowana jest w art. 32 CMR, wprowadzającym w ust. 1 roczny termin przedawnienia dla przysługujących od przewoźnika roszczeń, które mogą wynikać z przewozów podlegających konwencji, przy czym w przypadku wystąpienia po stronie przewoźnika złego zamiaru lub niedbalstwa równoznacznego ze złym zamiarem, termin przedawnienia zostaje wydłużony do trzech lat. Konwencja CMR wprowadza szczegółowe rozwiązania dotyczące niektórych zagadnień związanych z przedawnieniem, ale nie reguluje sposobu ustalania końcowego dnia tego terminu.

W prawie polskim istnieją natomiast specyficzne regulacje określające dzień, w którym upływa termin przedawnienia. Na skutek nowelizacji wprowadzonej ustawą z 13.04.2018 r.² obecny art. 118 Kodeksu cywilnego³ przewiduje, że „koniec terminu przedawnienia przypada na ostatni dzień roku kalendarzowego, chyba że termin przedawnienia jest krótszy niż dwa lata”. W związku z tym może powstać wątpliwość dotycząca wzajemnych relacji pomiędzy regulacjami dotyczącymi przedawnienia przewidzianego w art. 32 ust. 1 CMR oraz sposobu liczenia terminu przedawnienia określonego w art. 118 k.c. Niewątpliwie w odniesieniu do terminu rocznego wskazanego w art. 32 ust. 1 CMR regulacja kodeksowa nigdy nie może mieć zastosowania, bo dotyczy ona tylko terminów dwuletnich i dłuższych. Otwarta pozostaje jednak kwestia ustalenia sposobu liczenia terminu trzyletniego, obowiązującego w razie wystąpienia po stronie przewoźnika złego zamiaru lub równoważnego z nim niedbalstwa. Celem niniejszego artykułu jest zatem udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy w określonych sytuacjach do trzyletniego terminu przewidzianego w art. 32 ust. 1 CMR może znaleźć zastosowanie kodeksowa zasada obliczania terminu przedawnienia ze skutkiem na koniec roku kalendarzowego.

Sposób uregulowania przedawnienia w konwencji CMR

Przed rozważeniem możliwych interpretacji art. 32 ust. 1 CMR w kontekście art. 118 k.c. konieczne jest przedstawienie uwag i założeń wstępnych. Przede wszystkim należy stwierdzić, że fragmentaryczny charakter uregulowań konwencji CMR jest wyraźnie widoczny na gruncie regulacji dotyczących przedawnienia. Niektóre zagadnienia z tym związane zostały uregulowane w konwencji wprost. Dotyczy to np. początkowego dnia, na podstawie którego liczony jest termin przedawnienia i który może być ustalany na trzy różne sposoby w zależności od tego, czy roszczenie powstało na skutek zaginięcia towaru, jego uszkodzenia lub opóźnienia dostawy (art. 32 ust. 1 lit. a CMR), całkowitego zaginięcia towaru (art. 32 ust. 1 lit. b CMR) albo w innych przypadkach (art. 32 ust. 1 lit. c CMR). Konwencja CMR

reguluje również wprost skutki przedawnienia, przewidując w art. 32 ust. 4, że roszczenie przedawnione nie może być podnoszone, nawet w postaci wzajemnego powództwa lub zarzutu. Jest to równoznaczne z wygaśnięciem roszczenia (silniejszy skutek przedawnienia), co zgodnie z dominującym w doktrynie poglądem nakazuje uwzględnienie przez sąd przedawnienia z urzędu (Górski & Wesołowski, 2006, s. 376; Wesołowski, 2013, s. 636; Zralek, 2013, s. 795; por. jednak Clarke, 2009, s. 124). Ponadto konwencja przewiduje zawieszenie biegu terminu przedawnienia na skutek wniesienia reklamacji aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie odrzuci reklamację i zwróci załączone do niej dokumenty (art. 32 ust. 2 CMR). Nie ulega wątpliwości, że w odniesieniu do wszystkich kwestii uregulowanych wprost przez konwencję CMR stosowanie przepisów prawa wewnętrznego na skutek jakichkolwiek odesłań jest wyłączone (Ambrożuk, 2015, s. 405; francuski Cour de Cassation w wyroku z 14.12.1981 r., ETL 1985, s. 59).

Jak już wspomniano, niektóre kwestie zostały w konwencji CMR pominięte. Twórcy konwencji zrezygnowali jednak z zastosowania jednego odesłania do właściwego prawa wewnętrznego regulującego kompleksowo problematykę nieobjętą konwencją. Zamiast tego przewidzieli liczne odesłania odnoszące się do konkretnych zagadnień (Wesołowski, 2010, teza II; Wesołowski, 2015, s. 23; Wysocka, 2020, s. 234–235)⁴. Na gruncie przedawnienia widoczne jest to w treści art. 32 ust. 3 CMR. Przepis ten nawiązuje do art. 32 ust. 2 CMR, wprowadzającego zawieszenie biegu terminu przedawnienia na skutek wniesienia reklamacji i przewiduje, że w pozostałym zakresie zawieszenie biegu terminu przedawnienia regulowane jest przez przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę. Taka sama zasada ma zastosowanie do przerwania biegu terminu przedawnienia.

Poza uregulowaniem części kwestii związanych z przedawnieniem wprost (dzień początkowy, skutki przedawnienia), a innych na skutek odesłania do konkretnego prawa wewnętrznego (zawieszenie i przerwanie biegu terminu przedawnienia), niektóre zagadnienia zostały w konwencji CMR całkowicie przemilczane. Zalicza się do nich właśnie przywołany na wstępie sposób ustalania końcowego dnia przy obliczaniu terminu przedawnienia. Jest to jednoznaczne z wystąpieniem luki, rozumianej jako sytuacja, w której dane zagadnienie nie zostało uregulowane ani wprost, ani przez odesłanie do prawa krajowego. Luka ta powinna zostać uznana za lukę wewnętrzną, w której dana kwestia co do zasady jest objęta materią konwencyjną, ale nie została w niej wyraźnie uregulowana (Dąbrowski, 2018, s. 93; Czepelek, 2008, s. 400).

W związku z identyfikacją wskazanej powyżej luki konieczne jest znalezienie sposobu jej usunięcia. W odniesieniu do kwestii nieobjętych jednolitym unormowaniem konwencyjnym lub szczegółowym odesłaniem do konkretnego prawa wewnętrznego konwencja CMR powinna być traktowana tak samo jak każdy inny akt prawa międzynarodowego przewidujący częściowe uregulowanie danego zagadnienia. W związku z tym należy przyjąć, że także na gruncie konwencji CMR obowiązują ogólne normy kolizyjne określające prawo właściwe, wynikające m.in. z przepisów prawa Unii Europejskiej⁵. Gdyby właściwym prawem krajowym,

mającym uzupełniające zastosowanie, było prawo polskie, to przy rozpatrywaniu upływu trzyletniego terminu przedawnienia konieczne byłoby rozważenie zastosowania przywołanego na wstępie art. 118 zd. 2 k.c. Dopuszczalność stosowania prawa wewnętrznego przy rozpatrywaniu stosunków prawnych regulowanych konwencją CMR nie budzi w doktrynie wątpliwości, choć wyrażane są poglądy, zgodnie z którymi sięganie po prawo krajowe następuje często zbyt pochopnie (Clarke, 2009, s. 13–14; Dąbrowski, 2018, s. 91; Hill i in., 2000, s. 15; Wesołowski, 2010, teza II; Wesołowski, 2015, s. 21). W związku z tym należy rozważyć, czy możliwość taka istnieje przy ustalaniu zasad obliczania trzyletniego terminu przedawnienia z art. 32 ust. 1 CMR.

Argumentacja przemawiająca za stosowaniem art. 118 k.c.

Rozważając w pierwszej kolejności argumentację przemawiającą za stosowaniem wyartykułowanej w art. 118 k.c. zasady upływu terminu przedawnienia z końcem roku kalendarzowego, należy wyjść z założenia, że stosunki prawne regulowane konwencją CMR wynikające z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów są stosunkami cywilnoprawnymi. Są one kształtowane nie tylko przez treść umowy i postanowienia konwencji, lecz przynajmniej w pewnym zakresie także przez inne normy cywilnoprawne właściwego prawa wewnętrznego. Nie budzi wątpliwości, że w sytuacjach, w których właściwym prawem wewnętrznym jest prawo polskie, do zawartej umowy co do zasady znajdują zastosowanie przepisy prawa cywilnego, w tym części ogólnej kodeksu cywilnego. Na skutek ratyfikacji konwencji CMR przez Polskę konwencja ta stała się częścią krajowego porządku prawnego i w razie zawarcia umowy przewozu obejmującej międzynarodowy transport towarów akt ten współkształtuje, wraz z innymi normami prawa cywilnego, stosunek prawny wynikający z tak zawartej umowy. Opierając się na tych założeniach, można by argumentować, że skoro konwencja reguluje wprost niektóre kwestie związane z przedawnieniem, a inne pomija, to w nieuregulowanym zakresie należy stosować normy prawa cywilnego wynikające z właściwego prawa wewnętrznego. W doktrynie wskazuje się przy tym, że mechanizm przedłużenia terminu z art. 118 zd. 2 k.c. dotyczy zarówno terminów wskazanych w zdaniu pierwszym art. 118 k.c., jak i innych terminów kodeksowych oraz pozakodeksowych przewidzianych w przepisach szczególnych (Machnikowski, 2018, s. 9–10; Kocot, 2019, s. 129–130⁶; Strugała, 2021, s. 338; Rycko, 2021, s. 963; por. jednak: Zakrzewski, 2019, teza 36). Wobec braku uregulowania kwestii upływu terminu przedawnienia w konwencji CMR można zatem twierdzić, że w razie stosowania prawa polskiego jako właściwego prawa wewnętrznego w przypadku terminu trzyletniego należy stosować uzupełniająco normę z art. 118 k.c., zgodnie z którą termin ten upływa z końcem roku kalendarzowego.

Za taką interpretacją mogłoby przemawiać porównanie omawianego przypadku ze sposobem uregulowania upływu

terminu przedawnienia na gruncie konwencji o przedawnieniu w międzynarodowej sprzedaży towarów⁷. Zarówno ten akt, jak i konwencja CMR stanowią akty prawa międzynarodowego mające na celu ujednolicenie regulacji dotyczących stosunków prawnych wyodrębnionych ze względu na kryterium przedmiotowe (por. Wesołowski, 2015, s. 17; Zralek, 2005, s. 82, 87). Obie konwencje regulujące zagadnienia cywilnoprawne i unormowania z nich wynikające są częścią prawa cywilnego w państwach będących stronami tych konwencji. W odróżnieniu jednak od konwencji CMR konwencja o przedawnieniu w międzynarodowej sprzedaży towarów przewiduje sposób ustalania końcowego dnia terminu przedawnienia, stanowiąc w art. 28 ust. 1, że: „Termin przedawnienia obliczany będzie w taki sposób, aby upływał w końcu dnia odpowiadającego dacie, w której termin przedawnienia rozpoczął swój bieg. Jeżeli nie ma takiej odpowiadającej daty, termin przedawnienia upłyne z końcem ostatniego dnia ostatniego miesiąca terminu przedawnienia”. Wobec takiego uregulowania kwestii sposobu liczenia terminu przedawnienia w konwencji o przedawnieniu w międzynarodowej sprzedaży towarów nie ma podstaw do uzupełniającego sięgania do przepisów prawa krajowego. Na gruncie umowy objętej tym aktem kwestia przedawnienia roszczeń została bowiem uregulowana w sposób wyczerpujący i autonomiczny. Porównując to jednoznaczne unormowanie z brakiem jakiegokolwiek regulacji dotyczącej tego samego zagadnienia na gruncie konwencji CMR, można by zatem twierdzić, że w celu uzupełnienia powstałej luki w uregulowaniach konwencji przewozowej konieczne jest odwołanie się do właściwego prawa wewnętrznego. W takim przypadku należałoby przyjąć, że ze względu na umiejscowienie umowy przewozu w katalogu typowych umów obligacyjnych systemu prawa cywilnego i tylko częściowe uregulowanie w niej kwestii przedawnienia w zakresie nieuregulowanym stosuje ogólne przepisy prawa cywilnego.

Argumentacja przemawiająca przeciwko stosowaniu art. 118 k.c.

Pomimo przywołanego powyżej argumentu, związanego z traktowaniem umowy przewozu jako części prawa cywilnego, należy zwrócić uwagę na unifikacyjny charakter umów międzynarodowych regulujących kwestie prywatnoprawne. Na gruncie konwencji CMR widoczne jest to w preambule, w której podkreślono potrzebę jednolitego uregulowania warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności w odniesieniu do dokumentacji oraz odpowiedzialności przewoźnika⁸. Uzasadnieniem takiego ujednolicenia jest potrzeba dążenia do przewidywalności i pewności obrotu gospodarczego (Clarke, 2009, s. 5). Unifikacyjna rola konwencji regulujących zagadnienia prywatnoprawne łączy się z dyrektywą jednolitej i autonomicznej interpretacji takich aktów prawnych (Clarke, 2009, s. 13; Czepelak, 2008, s. 441–443; Dąbrowski, 2018, s. 91; Wesołowski & Ambrożuk, 2017, s. 82). Niekiedy zasadność takiej interpretacji potwierdzają

wprost przepisy konwencyjne (np. art. 8 § 1 konwencji CIM⁹), ale w większości przypadków brak jest jednoznacznej regulacji nakazującej taki kierunek wykładni. Przyjmuje się jednak, że przemawia za tym odwołanie do zasad określonych w konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów¹⁰. Akt ten ma zastosowanie do wszystkich umów międzynarodowych, a zatem nie ma przeszkód, aby stosować go także do konwencji odnoszących się do zagadnień prywatnoprawnych (Dąbrowski, 2018, s. 91; Pazdan, 2001, s. 124–125; Wesołowski, 2015, s. 35; Wesołowski & Ambrożuk, 2017, s. 172; Czepelak, 2008, s. 385–388). W art. 31 ust. 1 konwencji wiedeńskiej wskazano, że „traktat należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle jego przedmiotu i celu”. Na tej podstawie przyjmuje się, że umowę międzynarodową należy traktować jako zamknięty system prawny, co przesądza o jej interpretacyjnej odrębności, niezależnionej od przepisów prawa krajowego (Czepelak, 2008, s. 400). Podkreśla się również, że wśród czynników determinujących kontekst konwencji międzynarodowych nie wskazano krajowego systemu prawnego, co stanowi dodatkowy argument za przyznaniem preferencji wykładni autonomicznej konwencji międzynarodowej (Czepelak, 2008, s. 397).

Przywołane powyżej uwagi mają znaczenie z perspektywy zasad obliczania terminu przedawnienia roszczeń na gruncie konwencji CMR. Podkreślony w preambule do konwencji CMR unifikacyjny charakter tego aktu powinien stanowić istotną dyrektywę interpretacyjną przy ocenie poszczególnych regulacji konwencyjnych. Nie ulega wątpliwości, że przyjęcie poglądu nakazującego liczenie terminu przedawnienia ze skutkiem na koniec roku kalendarzowego zgodnie z art. 118 k.c. stoi w sprzeczności z unifikacyjnym charakterem konwencji CMR. Prowadziłoby to w praktyce do tego, że termin przedawnienia mógłby upływać w różnych momentach w zależności od mającego zastosowanie właściwego prawa wewnętrznego. Przy takiej interpretacji w praktyce okres przedawnienia mieściłby się w przedziale pomiędzy okresem trzyletnim (w przypadku zastosowania prawa właściwego nieprzewidującego regulacji analogicznej do art. 118 zd. 2 k.c.) a zbliżonym do czteroletniego (w przypadku rozpoczęcia biegu terminu na początku roku i zastosowania art. 118 zd. 2 k.c.).

Argument odnoszący się do unifikacyjnej roli konwencji CMR ma największe znaczenie przy ocenie możliwości stosowania art. 118 zd. 2 k.c. do trzyletniego terminu przedawnienia z art. 32 ust. 1 CMR. Niezależnie od tego istnieją jeszcze inne, dodatkowe argumenty wspierające ten pogląd. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę, że w świetle konwencji CMR przy liczeniu terminu przedawnienia nie wlicza się dnia początkowego (art. 32 ust. 1 *in fine* CMR), podobnie jak w prawie polskim (art. 111 § 2 k.c.). Brak jest natomiast regulacji, która wprost lub przez odesłanie wskazywałaby na obowiązywanie jakichkolwiek szczególnych zasad ustalania ostatniego dnia. Gdyby intencją prawodawcy było wprowadzenie szczególnych reguł dotyczących sposobu obliczania terminów liczonych w latach, to znalazłoby to odzwierciedlenie w omawianej regulacji. Potwierdza to

również treść przytoczonego wcześniej art. 32 ust. 3 CMR. W regulacji tej wprost przewidziano odesłanie do prawa krajowego, nakazujące uzupełniające stosowanie przepisów o zawieszeniu i przerwaniu biegu terminu przedawnienia. Analogiczna sytuacja ma miejsce na gruncie art. 32 ust. 1 CMR w części, w której konwencja odwołuje się do prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę przy ocenie złego zamiaru lub niedbalstwa uważanego za równoznaczne ze złym zamiarem. Obie te regulacje potwierdzają, że co do zasady twórcy konwencji kierowali się unifikacyjnym charakterem przepisów konwencji i zmierzali do jednolitego uregulowania tych zagadnień, które zostały objęte konwencją. Wyjątki od tej zasady zostały wprost wskazane w konkretnych przepisach. Skoro jednocześnie konwencja zawiera odesłanie do zagadnienia tak szczegółowego jak zawieszenie i przerwanie biegu terminu przedawnienia, to fakt pominięcia innych, równie szczegółowych zagadnień, w tym kwestii upływu terminu przedawnienia, wskazuje, że było to działanie celowe. Wobec braku unormowania kwestii upływu terminu przedawnienia w sposób wyraźny lub przez odesłanie do właściwego prawa wewnętrznego należy zatem stwierdzić, że znaczenie zwrotu „termin trzyletni” w rozumieniu art. 32 ust. 1 CMR powinno być ustalane na podstawie znaczenia nadawanego w języku ogólnym (powszechnym), zgodnie z zasadami wykładni językowej (por. Zieliński, 2012, s. 336; Jędrejek, 2020, s. 55–56; Czepelak, 2007, s. 388). Przemawia za tym przywołany wcześniej art. 31 ust. 1 konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów, który, oprócz wskazania na potrzebę autonomicznej wykładni konwencji, wprowadza również zasadę wykładni nazywanej „domnianiem języka potocznego” (Czepelak, 2008, s. 388). W regulacji tej wskazano bowiem, że poszczególne zwroty używane w konwencjach powinny być interpretowane „zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisać użytym w nim wyrazom w ich kontekście”. Specjalne znaczenie należy natomiast przypisywać tylko wtedy, gdy ustalono, że taki był zamiar stron (art. 31 ust. 4 konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów).

Powyższemu argumentowi można próbować przeciwstawić kontrargument, dotyczący praktycznych skutków odesłania z art. 32 ust. 3 CMR na gruncie prawa krajowego. W związku z przyjęciem, że w zakresie zawieszenia terminu przedawnienia stosuje się prawo wewnętrzne, na gruncie prawa polskiego oznacza to, że zastosowanie znajdą nie tylko przesłanki zawieszenia przewidziane w art. 121 k.c., ale także przesłanki szczególne wynikające z art. 77 ust. 4 pr. przew.¹¹ Nic nie przemawia bowiem za tym, aby odesłanie z art. 32 ust. 3 CMR stosować tylko do ogólnych przepisów kodeksowych, z pominięciem przepisów szczególnych. Poza tym na dopuszczalność stosowania w niektórych sytuacjach przepisów ustawy – Prawo przewozowe także do przewozów międzynarodowych wskazuje wprost art. 1 ust. 3 pr. przew. (Ambrożuk, 2015, s. 410). Szczególna podstawa zawieszenia terminu przedawnienia z art. 77 ust. 4 pr. przew. obejmuje przypadek, w którym na skutek wniesienia reklamacji lub wezwania do zapłaty bieg terminu przedawnienia zawiesza się do dnia udzielenia odpowiedzi i zwrócenia dokumentów, najwyżej jednak na okres przewidziany do zała-

twienia reklamacji lub wezwania do zapłaty¹². W związku z odrębnym uregulowaniem kwestii reklamacji w konwencji CMR przyjmuje się również, że odesłanie do art. 77 ust. 4 pr. przew. obejmuje tylko przypadek skierowania do przewoźnika wezwania do zapłaty, nieuregulowany w konwencji CMR (Ambrożuk, 2015, s. 410). W każdym razie zastosowanie art. 77 ust. 4 pr. przew. skutkuje zaburzeniem unifikacyjnego charakteru konwencji CMR. W tym zakresie przeprowadzenie jednolitej wykładni jest niemożliwe. Zwolennicy stosowania art. 118 zd. 2 k.c. do trzyletniego terminu przedawnienia z art. 32 ust. 1 CMR mogliby zatem twierdzić, że w pełni jednolita wykładnia konwencji i tak nie jest możliwa, a zatem argument oparty na ujednolicającym charakterze konwencji nie powinien mieć przesądzającego znaczenia. Stanowisko takie nie byłoby jednak przekonujące, ponieważ w omawianym przypadku chodzi o wyraźne odesłanie do przepisów prawa krajowego na skutek decyzji twórców konwencji. Unifikacyjny charakter konwencji CMR nie oznacza, że zasady międzynarodowego przewozu drogowego towarów powinny być absolutnie jednolite we wszystkich aspektach. Jak już wspomniano, niektóre zagadnienia są celowo pominięte w konwencji, a w innych przypadkach zawarto odesłania do prawa wewnętrznego. Nie podważa to możliwości realizacji ogólnej zasady unifikacyjnego charakteru konwencji.

Za potrzebą stosowania w omawianym przypadku jednolitej wykładni konwencji CMR przemawia także porównanie jej unormowań z przepisami regulującymi międzynarodowy przewóz lotniczy. W art. 35 ust. 1 konwencji montrealskiej przewidziano wygaśnięcie prawa do dochodzenia odszkodowania od przewoźnika, jeżeli powództwo nie zostało wniesione w okresie dwóch lat liczonych od dnia przybycia przesyłki do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym powinna była ona przybyć albo od dnia, w którym zatrzymano przewóz. Co prawda brak jest jednoznacznego wskazania, że jest to termin przedawnienia, ale przy uwzględnieniu skutków przedawnienia na gruncie art. 32 ust. 4 CMR znaczenie i rola obu tych postanowień są zbliżone (por. też: Zralek, 2013, s. 798). W art. 35 ust. 2 konwencji montrealskiej przewidziano natomiast, że „sposób liczenia tego okresu określa się według prawa sądu, do którego wniesiono sprawę”. Oczywiście uregulowanie to nie daje podstaw do stosowania analogii w celu wyinterpretowania takiej samej normy na gruncie konwencji CMR, ale umożliwia przeprowadzenie analizy porównawczej. Należy podkreślić, że poszczególne konwencje regulujące przewóz międzynarodowy w różnych gałęziach transportu¹³ są oparte na podobnych założeniach, mają zbliżoną systematykę, a wiele regulacji poszczególnych aktów nawiązuje do regulacji z innych konwencji przewozowych. Te podobieństwa umożliwiają nie tylko porównanie różnic pomiędzy poszczególnymi aktami, lecz także nadanie znaczenia rezygnacji z pewnych uregulowań w konkretnych aktach. Skoro na gruncie konwencji lotniczej przewidziano normę kolizyjną nakazującą stosowanie prawa sądu, do którego wniesiono sprawę przy liczeniu terminu dla potrzeb instytucji pełniącej funkcję przedawnienia, a na gruncie konwencji drogowej analogiczna kwestia została pominięta, to potwier-

dza to, że w tym zakresie autorzy konwencji drogowej nie przewidywali stosowania prawa krajowego. Rozwiązanie takie przewidziano tylko w stosunku do zawieszenia i przerwania biegu terminu przedawnienia, w odniesieniu do których odpowiednia norma kolizyjna została wprowadzona w art. 32 ust. 3 CMR.

Kolejnym argumentem przemawiającym przeciwko stosowaniu zasady upływu terminu przedawnienia z końcem roku kalendarzowego jest odwołanie się do ogólnych zasad prawa przewozowego. Wprawdzie zasady te na gruncie regulacji dotyczących umowy przewozu w poszczególnych gałęziach transportu nie zostały nigdzie wprost wyrażone, ale jak już wspomniano, unormowania dotyczące poszczególnych gałęzi transportu cechują się licznymi podobieństwami i wspólnymi założeniami. Dotyczy to zarówno regulacji konwencyjnych, jak i przepisów prawa krajowego. Przejawem takiego działania w kontekście zasad odpowiedzialności jest nałożenie na przewoźnika surowej odpowiedzialności w porównaniu z ogólnymi zasadami odpowiedzialności kontraktowej. W celu sprawiedliwego rozłożenia ryzyka pomiędzy stronami umowy przewozu odpowiedzialność ta została jednak ograniczona przez wprowadzenie limitów kwotowych odpowiedzialności przewoźnika (Dragun, 1984, s. 42–50; Ambrożuk, 2011, s. 105; Wesołowski, 2015, s. 39)¹⁴, które nie mają jednak zastosowania w razie winy umyślnej lub niedbalstwa¹⁵. Sposób ukształtowania odpowiedzialności jest zatem efektem kompromisu i wyważenia interesów uczestników procesu przewozowego, mającego na celu zapewnienie odpowiedniej ochrony każdemu z tych podmiotów. Jednym z przejawów równomiernej ochrony tych interesów jest sposób ukształtowania terminów przedawnienia. Zasadniczo terminy te są krótkie i wynoszą jeden rok, które to rozwiązanie jest jednym z przejawów ochrony przewoźnika. Wprawdzie w razie stwierdzenia winy umyślnej przewoźnika lub równoważnego z nią niedbalstwa terminy przedawnienia ulegają przedłużeniu do trzech lat, ale w dalszym ciągu ustalenie tych terminów należy uznać za efekt przemyślanego procesu decyzyjnego, zmierzającego do wyważenia interesów przewoźnika i innych podmiotów zaangażowanych w stosunek wynikający z umowy przewozu. W tym kontekście zastosowanie art. 118 zd. 2 k.c. skutkowałoby istotnym zaburzeniem tak stworzonej równowagi. Prowadziłoby do tego, że w niektórych sytuacjach termin ten mógłby ulec przedłużeniu niemal do czterech lat, co można potraktować jako dodatkowe zaostrzenie szeroko rozumianych zasad odpowiedzialności przewoźnika w stosunku do zasad przewidzianych przez prawodawcę.

Należy także mieć na uwadze, że przepisy regulujące prawo właściwe dla umowy przewozu w zakresie nieuregulowanym w konwencji CMR dają stronom umowy pewną swobodę wyboru prawa. W tym kontekście należy wskazać na art. 5 rozporządzenia Rzym I, który przewiduje, że strony umowy przewozu towarów mogą dokonać wyboru prawa zgodnie z art. 3, a dopiero w razie braku takiego wyboru „stosuje się prawo państwa, w którym przewoźnik ma miejsce zwykłego pobytu, pod warunkiem że w tym samym państwie znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu

lub miejsce dostawy, lub miejsce zwykłego pobytu nadawcy. Jeżeli warunki te nie są spełnione, stosuje się prawo państwa, w którym znajduje się uzgodnione przez strony miejsce dostawy”¹⁶. W tym kontekście widoczne stają się zagrożenia praktyczne związane z odrzuceniem jednolitej interpretacji konwencji. Akceptacja poglądu o możliwości stosowania na gruncie konwencji CMR zasady upływu terminu przedawnienia z końcem roku mogłaby w niektórych przypadkach prowadzić do sytuacji, w której jeszcze na etapie zawierania umowy strona o silniejszej pozycji negocjacyjnej narzuciłaby drugiej stronie warunki umowy w taki sposób, aby w zależności od tego, które rozwiązanie będzie dla niej korzystniejsze, wymusić zastosowanie prawa polskiego lub innego prawa. W praktyce byłoby to równoznaczne z przyznaniem możliwości wydłużenia lub skrócenia terminu przedawnienia. Mając na uwadze, że okres przedawnienia został wprost wskazany w konwencji CMR, nie ulega wątpliwości, że zunifikowane normy dotyczące umowy przewozu w założeniu autorów miały odnosić się także do tej kwestii. Przyjęcie interpretacji umożliwiającej wydłużenie tego terminu do końca roku na skutek działania stron stałoby w sprzeczności z tym założeniem.

Wnioski

Zestawienie argumentów przemawiających za i przeciw stosowaniu zasady upływu terminu przedawnienia z końcem roku kalendarzowego w odniesieniu do trzyletniego terminu przewidzianego w art. 32 ust. 1 CMR świadczy o tym, że zasada ta nie powinna być stosowana na gruncie

konwencji CMR. Niewątpliwie umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów jest umową osadzoną w systemie prawa cywilnego i w związku z tym co do zasady w kwestiach nieuregulowanych normami konwencji CMR znajdują zastosowanie normy prawa cywilnego. Argument ten nie wystarcza jednak, aby przyjąć, że trzyletni termin przedawnienia roszczeń powinien być liczony w sposób wskazany w art. 118 zd. 2 k.c. Przeciwno takiemu rozwiązaniu przemawia przede wszystkim potrzeba jednolitej wykładni przepisów konwencyjnych oraz jej unifikacyjny charakter, który wymaga, aby przepisy konwencyjne, w tym dotyczące przedawnienia, miały taką samą treść we wszystkich państwach będących stronami konwencji.

Przyjęcie odmiennego poglądu skutkowałoby w praktyce zróżnicowaniem terminu przedawnienia w zależności od regulacji właściwego prawa wewnętrznego mającego zastosowanie w konkretnym przypadku. Kwestia przedawnienia jest uregulowana w konwencji CMR i co prawda uregulowanie to nie ma charakteru wyczerpującego, niemniej jednak wobec wyraźnego odesłania do konkretnych zagadnień związanych z przedawnieniem i braku takiego odesłania w przypadku sposobu liczenia terminu końcowego termin trzyletni powinien być ustalany z zastosowaniem ogólnych zasad obliczania terminów oraz zgodnie z regułami znaczeniowymi języka powszechnego. W razie ustalenia na podstawie odpowiednich norm kolizyjnych, że właściwym prawem wewnętrznym mającym zastosowanie na gruncie konkretnego stosunku wynikającego z umowy przewozu jest prawo polskie, trzyletni termin przedawnienia z art. 32 ust. 1 CMR nie przypada zatem na koniec roku kalendarzowego, a w tym dniu ostatniego roku, który datą odpowiada dniowi początkowemu.

Przypisy/Notes

¹ Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów i protokół podpisania, sporządzone w Genewie 19.05.1956 r., Dz.U. z 1962 nr 49, poz. 238 (dalej: konwencja CMR lub CMR).

² Ustawa z 13.04.2018 r. o zmianie ustawy – kodeks cywilny i niektórych innych ustaw, Dz.U. z 2018 r., poz. 1104.

³ Ustawa z 23.04.1964 r. Kodeks cywilny, t.j. z 9.06.2022 r. Dz.U. z 2022 r., poz. 1360 (dalej: k.c.).

⁴ Np. przywołane wcześniej przepisy art. 5 ust. 1, art. 16 ust. 5 CMR, art. 29 ust. 1 CMR.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z 17.06.2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). Dz. Urz. UE L nr 177, s. 6 (dalej: rozporządzenie Rzym I).

⁶ Autor ten nie formułuje takiej tezy jednoznacznie, ale wynika to pośrednio z przedstawionych przez niego uwag.

⁷ Konwencja o przedawnieniu w międzynarodowej sprzedaży towarów, sporządzona w Nowym Jorku 14.06.1974 r., Dz.U. z 1997 nr 45, poz. 282 (dalej: konwencja o przedawnieniu w międzynarodowej sprzedaży towarów).

⁸ Podobnego sformułowania użyto w konwencji montrealskiej, gdzie wskazuje się, że konieczność działania w „celu dalszego zharmonizowania i skodyfikowania niektórych prawideł rządzących międzynarodowym przewozem lotniczym w postaci nowej konwencji jest najbardziej odpowiednim środkiem osiągnięcia sprawiedliwej równowagi interesów”.

⁹ Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), stanowiące załącznik B do konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie 9.05.1980 r. w brzmieniu nadanym protokołem wprowadzającym zmiany do konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie 9.05.1980 r., sporządzonym w Wilnie 3.06.1999 r., Dz.U. z 2007 r. nr 100, poz. 674.

¹⁰ Konwencja wiedeńska o prawie traktatów z 23.05.1969 r., Dz.U. z 1990 r. nr 74, poz. 439 (dalej: konwencja o prawie traktatów).

¹¹ Ustawa z 15.11.1984 r. – Prawo przewozowe, t.j. z 22.11.2019 r., Dz.U. z 2020, poz. 8 (dalej: pr. przew.).

¹² Na gruncie prawa krajowego termin ten wynosi 3 miesiące (art. 75 ust. 2 pr. przew.). W doktrynie nie ma jednak zgody co do tego, czy trzymiesięczny termin obowiązuje także na gruncie konwencji CMR (Wesołowski, 2013, s. 656–656; Ambrożuk, 2015, s. 411).

¹³ Chodzi przede wszystkim o przewóz drogowy, kolejowy i lotniczy. Transport morski jest gałęzią mającą swoją specyfikę, uregulowaną odmiennie.

¹⁴ Art. 23 CMR, art. 30–33 CIM, art. 22 konwencji montrealskiej, art. 80–85 pr. przew.

¹⁵ Wyjątkiem jest jednak konwencja montrealaska, na gruncie której limity odpowiedzialności obowiązują także w razie wystąpienia winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika (art. 22 ust. 5 *a contrario* konwencji montrealskiej). Por. szerzej: Schmid & Giemulla, 2011, nb. 57–58.

¹⁶ Analogiczną możliwość wyboru prawa przewidziano także w innych aktach prawnych zawierających normy kolizyjne, np. art. 4 ustawy z 4.02.2011 r. – Prawo prywatne międzynarodowe (t.j. z 13.11.2015 r., Dz.U. z 2015, poz. 1792) albo art. 3 konwencji rzymskiej o prawie właściwym dla zobowiązań umownych z 19.06.1980 r. (Dz. Urz. UE. L nr 266, s. 1).

Bibliografia/References

- Ambrożuk, D. (2011). *Ustalenie wysokości odszkodowania w prawie przewozowym w odniesieniu do przewozu przesyłek*. Wolters Kluwer.
- Ambrożuk, D., Dąbrowski, D., & Wesołowski, K. (2015). *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)*. Komentarz. Wolters Kluwer.
- Clarke, M. A. (2009). *International carriage of goods by road: CMR*. Informa.
- Czepelak, M. (2008). *Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego*. Wolters Kluwer.
- Dąbrowski, D. (2018). Luki prawne w wybranych konwencjach dotyczących umów przewozu i ich uzupełnianie. W: A. Olejniczak, & T. Sójka (Red.) *Societates et obligationes – tradycja, współczesność, przyszłość. Księga jubileuszowa Profesora Jacka Napierały* (89–100). Wydawnictwo Naukowe UAM.
- Dragun, M. (1984). *Kwotowe ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika w międzynarodowym prawie przewozowym*. Wydawnictwo UMK.
- Górski, W., & Wesołowski, K. (2006). *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji: Kodeks cywilny – Prawo przewozowe – CMR*. Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr.
- Hill, D. J., Messent, A., & Glass, D. A. (2000). *CMR: Contracts for the international carriage of goods by road*. Informa law from Routledge.
- Jędrzejek, G. (2020). *Wykładnia przepisów prawa cywilnego materialnego i procesowego*. Wolters Kluwer.
- Kocot, W. (2019). Zmiana regulacji przedawnienia roszczeń w kodeksie cywilnym, *Państwo i Prawo*, (3), 129–130.
- Loewe, R. (1975). *Commentary on the convention of 19 May 1956 on the contract for the international carriage of goods by road (CMR)*. United Nations.
- Machnikowski, P. (2018). Nowelizacja przepisów Kodeksu cywilnego o przedawnieniu roszczeń, *Przegląd Sądowy*, (9), 7–19.
- Pazdan, M. (2001). Część I. Zakres zastosowania i przepisy ogólne. W: M. Pazdan (Red.), *Konwencja wiedeńska o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów. Komentarz* (7–200), C.H.Beck.
- Rycko, N. (2021). Przedawnienie roszczeń. W: J. Gudowski (Red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom I. Część ogólna. Cz. 2* (art. 56–125) (928–982). Wolters Kluwer.
- Strugała, R. (2021). Komentarz do art. 118 k.c. W: E. Gniewek, & P. Machnikowski (Red.), *Kodeks cywilny. Komentarz* (335–339). C.H.Beck.
- Schmid, R., & Giemulla, E. (2011). *Montreal Convention*. Kluwer Law International.
- Wesołowski, K. (2010). Głos do wyroku SN z dnia 22 listopada 2007 r., III CSK 150/07. *Lex/el*. 2010 (dostęp: 26.10.2022).
- Wesołowski, K. (2013). *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*. Wolters Kluwer
- Wesołowski, K., & Ambrożuk, D. (2017). Interpretacja postanowień konwencji międzynarodowych zawierających normy o charakterze cywilnoprawnym. *Lingwistyka Stosowana*, (24), 165–176.
- Wysocka-Bar, A. (2020). Relacja konwencji CMR i unijnego prawa prywatnego międzynarodowego. *Problemy Współczesnego Prawa Międzynarodowego*, 18, 217–243.
- Zakrzewski, P. (2019). Kodeks cywilny. Komentarz do art. 118. W: M. Fras, & M. Habdas, (Red.), *Kodeks cywilny. Komentarz do art. 117–125*. *Lex/el*. (dostęp: 22.02.2023).
- Zieliński, M. (2012). *Wykładnia prawa. Zasady, reguły, wskazówki*. Wolters Kluwer.
- Zrałek, J. (2005). *Przedawnienie w międzynarodowym obrocie handlowym*. Zakamycze.
- Zrałek, J. (2013). Przedawnienie. W: W. Popiołek (Red.), *System Prawa Handlowego* (s. 790–806). C.H.Beck.

Dr Konrad Garnowski

Doktor nauk prawnych, adiunkt na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Szczecińskiego, radca prawny specjalizujący się w prawie cywilnym i gospodarczym.

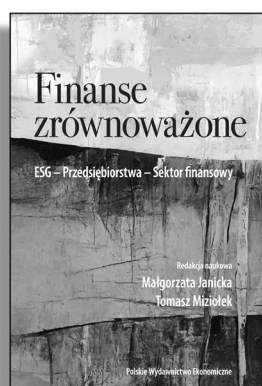
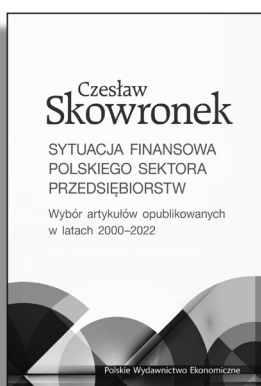
Dr Konrad Garnowski

Doctor of law, assistant professor at the Faculty of Law and Administration of the University of Szczecin, legal adviser specializing in civil and commercial law.



POLSKIE WYDAWNICTWO EKONOMICZNE

poleca



Książki do nabycia na stronie: www.pwe.com.pl