

r.pr. dr hab. Michał WOJEWODA
prof. UŁ

**Przewóz i spedycja
w relacjach międzynarodowych
(ze szczególnym uwzględnieniem
przewozu drogowego towarów)**

Źródła prawa przewozowego – stosunki transgraniczne

Różne typy aktów prawnych – kilka poziomów regulacji:

1. **Prawo jednolite** → konwencje międzynarodowe: przepisy merytoryczne.

2. **Normy kolizyjne** – gdy kwestia nie jest objęta regulacjami prawa jednolitego – służą poszukiwaniu właściwych przepisów merytorycznych:

→ konwencje dwustronne, rozporządzenie unijne Rzym I,
ustawa Prawo prywatne międzynarodowe z 2011 r.

3. **Materialne przepisy krajowe** (gdy właściwe prawo polskie):

- Ustawa z 15.11.1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz.8)
- Kodeks cywilny – regulacja umowy przewozu – art. 774 i nast. k.c.
– regulacja kodeksowa ma jednak znaczenie rezydualne:

Art. 775 k.c. - *Przepisy tytułu niniejszego stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami.*

Prawo jednolite

- **Przewóz drogowy**

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (**CMR**) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.).

- **Przewóz lotniczy**

Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w **Montrealu** dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235 ze zm.).

- **Przewóz kolejowy**

Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (**COTIF**), sporządzona w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (t.j. Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 ze zm.).

- **Przewozy morskie** – reguły **Hasko – Visbijskie**

Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, podpisana w Brukseli dnia 25 sierpnia 1924 r. (Dz.U. z 1937 r. Nr 33, poz. 258 ze zm. → Dz.U.1980.14.48, Dz.U.1985.9.26)

Pozycja konwencji zawierających tzw. prawo jednolite

Zawsze należy sprawdzić zakres zastosowania danej konwencji(!)

Konwencje zwykle same wyznaczają swój zakres zastosowania.

*„Ujednolicone w skali międzynarodowej normy merytoryczne rozstrzygają te same kwestie co normy merytoryczne pochodzenia krajowego. Jedne i drugie należą zatem do **prawa cywilnego** (...).*

Obowiązek stosowania norm merytorycznych prawa jednolitego, zarówno o uniwersalnym, jak ograniczonym sytuacyjnie zakresie zastosowania, ciąży na organach państwa, w którym obowiązuje akt wyrażający te normy.

Mają one pierwszeństwo w stosunku do norm kolizyjnych wskazujących właściwe prawo. Te ostatnie stosowane są tylko co do sytuacji pozostających poza zakresem objętym normami prawa jednolitego.”

[A. Mączyński, *Pojęcie prawa prywatnego międzynarodowego i jego związek z prawem prywatnym*, „Kwartalnik Prawa Prywatnego” 2022, z. 1, s. 65]

Przewóz lotniczy: Konwencja Montrealska z 1999 r.

Art. 1.

1. Niniejsza Konwencja stosuje się do każdego **międzynarodowego przewozu** osób, bagażu lub ładunku dokonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Stosuje się ona również do przewozu bezpłatnego dokonywanego statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego.

2. Do celów niniejszej Konwencji wyrażenie "**przewóz międzynarodowy**" oznacza każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego, czy w przewozie nastąpi, czy nie nastąpi przerwa lub przeładunek, położone są na obszarze dwóch Państw-Stron lub na obszarze jednego Państwa-Strony, jeśli jest uzgodnione miejsce postoju na obszarze innego państwa, nawet jeśli to państwo nie jest Państwem-Stroną. Przewóz między dwoma punktami na obszarze jednego Państwa-Strony nie jest do celów niniejszej Konwencji przewozem międzynarodowym.

Przewóz lotniczy: Konwencja Montrealska z 1999 r.

Państwa-Strony?

137 państw stosujących konwencję (większość państwa świata, których łącznie jest mniej niż 200):

https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf

Przewóz koleją - Konwencja COTIF z 1980 r. (po zm. z 1999 r.)

Art. 1. §1. Strony niniejszej Konwencji tworzą, jako Państwa Członkowskie, Międzyrządową Organizację Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), zwaną dalej "Organizacją".

Art. 6. §1. (...) międzynarodowa komunikacja kolejowa i dopuszczenie taboru kolejowego do użytkowania w komunikacji międzynarodowej podlegają:

- a) "Przepisom ujednoliconym o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV)", stanowiącym załącznik A do niniejszej Konwencji,
- b) "Przepisom ujednoliconym o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM)", stanowiącym załącznik B do niniejszej Konwencji

Zał. A: **Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób kolejami**

Art. 1. 1. Niniejsze Przepisy ujednolicone stosuje się do każdej umowy odpłatnego lub nieodpłatnego przewozu osób koleją, jeżeli miejsce wyjazdu i miejsce przeznaczenia są położone w dwóch różnych Państwach Członkowskich, niezależnie do miejsca zamieszkania lub siedziby i przynależności państwowej stron umowy przewozu.

Art. 57. [właściwość sądów]

Konwencja COTIF z 1980 r. (po zmianach z 1999 r.)

Załącznik B - **Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami**

Art. 1. §1. Przepisy ujednolicone stosuje się do każdej umowy o odpłatnym przewozie towarów kolejami, jeżeli miejsce przyjęcia towaru i przewidywane miejsce wydania towaru są położone w dwóch różnych Państwach Członkowskich, niezależnie od siedziby i przynależności państwowej uczestników umowy przewozu.

§2. Przepisy ujednolicone stosuje się również do umów o odpłatnym przewozie towarów kolejami, jeżeli miejsce przyjęcia towarów i przewidywane miejsca wydania są położone w dwóch różnych państwach, z których przynajmniej jedno jest Państwem Członkowskim i jeżeli strony umowy uzgodnią, że umowa podlega Przepisom ujednoliconym.

Art. 46. [właściwość sądów]

Przewóz koleją - Konwencja COTIF z 1980 r. (po zm. z 1999 r.)

Państwa Członkowskie?!

50 państw stosujących konwencję:

http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/Prot-1999-ratifications_30-01-2018.pdf

Przewóz morski - Reguły hasko-visbijskie z 1924 r.

Pierwotna konwencja haska zmieniona w 1968 r. Zakres zastosowania:

Art. 10. Postanowienia niniejszej konwencji mają zastosowanie do każdego konosamentu odnoszącego się do przewozu towarów między portami położonymi w dwóch różnych Państwach, jeżeli:

- a) konosament został wystawiony w jednym z Umawiających się Państw lub
 - b) przewóz jest dokonywany z portu jednego z Umawiających się Państw, lub
 - c) konosament przewiduje, że do umowy przewozu będą miały zastosowanie postanowienia niniejszej konwencji lub jakiegokolwiek ustawodawstwa krajowego, które nadało im moc wiążącą,
- bez względu na przynależność państwową statku, przewoźnika, załadowcy, odbiorcy lub innej osoby zainteresowanej.

Każde Umawiające się Państwo będzie stosowało postanowienia niniejszej konwencji do powyższych konosamentów.

Przewóz morski - Reguły hasko-visbijskie

Umawiające się Państwa?!

Trzy wersje reguł:

Reguły haskie – 1924

Reguły hasko-visbijskie – 1968

Reguły hamburskie – 1978

Polska przystąpiła do wersji z 1968 r.

Państwa uczestniczące (zestawienie kilku konwencji):

<https://www.informare.it/dbase/convuk.htm>

Konwencja CMR z 1956 r.

Art. 1. 1. Niniejszą Konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli **miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się.**

(...)

4. Niniejszej Konwencji nie stosuje się:

- a) do przewozu wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych;
- b) do przewozu zwłok;
- c) do przewozów rzeczy przesiedlenia.

Konwencja CMR z 1956 r.

„Kraje umawiające się”?! → 58 państw stosujących konwencję na całym świecie:

- prawie wszystkie państwa europejskie (oprócz Islandii)
- duża grupa państw azjatyckich
- kilka państw afrykańskich (m.in. Maroko, Tunezja)

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=en

Art. 2 konwencji CMR

*Jeżeli **pojazd zawierający towary przewożony jest** na części drogi morzem, koleją, śródlądową drogą wodną lub powietrzem, bez przeładunku (...) niniejszą Konwencję stosuje się mimo to do całości przewozu.*

Wyłączenie – gdy następuje zdarzenie, które mogło mieć miejsce tylko w trakcie i na skutek przewozu innego niż drogowy (art. 2 ust. 1 zd. 2).

Konwencja CMR z 1956 r.

Jeżeli sprawa wniesiona do polskiego sądu dotyczy międzynarodowego przewozu drogowego (w rozumieniu konwencji CMR), to badamy gdzie jest miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy (zgodnie z umową) oraz sprawdzamy, czy przynajmniej jedno z tych miejsc zlokalizowane **na terytorium państwa stosującego konwencję CMR**.

Jeżeli wysyłka i odbiór w tym samym państwie, to umowa nie podlega konwencji CMR, nawet jeśli przewóz częściowo przez terytorium innego państwa [np. polski przewoźnik przewozi towar z Saarbrücken (Niemcy) do Freiburga (Niemcy) przez terytorium Francji].

UWAGA! Jak widać, aby stosować konwencję CMR nie wystarczy, że w Polsce (czyli w państwie, które ratyfikowało konwencję) zostało złożone powództwo.

Badamy zawsze: (i) zakres sytuacyjny konwencji oraz (ii) sprawdzamy jurysdykcję. Jeśli konwencja CMR ma zastosowanie, to jurysdykcję określa art. 31 CMR.

Jurysdykcja – konwencja CMR

Art. 31 ust. 1 CMR

We wszystkich sporach, które wynikają z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, powód może wnosić sprawę do sądów umawiających się krajów, określonych przez strony w drodze wspólnego porozumienia, a ponadto do sądów kraju, na którego obszarze:

- a) pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz, albo*
- b) znajduje się miejsce przejęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy,*
i nie może wnosić sprawy do innych sądów.

Art. 33 CMR

*Umowa przewozu może zawierać klauzulę przyznającą właściwość **trybunałowi arbitrażowemu** pod warunkiem, aby klauzula ta przewidywała, że trybunał arbitrażowy stosować będzie niniejszą Konwencję.*

UWAGA! Gdy chodzi o uznawanie i wykonywanie orzeczeń w konwencji CMR brak regulacji → stosujemy więc przepisy międzynarodowego postępowania cywilnego.
W zależności od charakteru relacji zastosujemy: rozporządzenie Bruksela 1bis, konwencję z Lugano, umowy dwustronne, ostatecznie k.p.c.

Konwencja CMR a normy kolizyjne

Konwencja – tak jak inne akty prawa jednolitego – sama wyznacza swój zakres zastosowania (!)

Art. 1 to w istocie norma kolizyjna, wskazująca na zakres sytuacyjny zastosowania konwencji przy wykorzystaniu łączników miejsca nadania i miejsca przeznaczenia przesyłki (miejsca te znajdują się w różnych krajach, z których przynajmniej jeden stosuje konwencję).

„W zakresie regulowanym konwencją CMR zbędne i zarazem niewskazane jest sięganie do norm kolizyjnych obowiązujących w siedzibie sądu rozpatrującego sprawę.”

[A. Wysocka-Bar, *Relacja konwencji CMR i unijnego prawa prywatnego międzynarodowego*, Problemy Współczesnego Prawa Międzynarodowego, Europejskiego I Porównawczego 2020, s. 233]

Wyrok SR w Piotrkowie z 2013 r. – przewóz drogowy Niemcy-Polska

Umowa została zawarta w Polsce. W Polsce również została wykonana. Jedynie załadunek i część trasy przewozu odbyły się poza terytorium naszego kraju. W ocenie Sądu w sprawie nie zostało dostatecznie wykazane z jakiego powodu strony podlegające jurysdykcji prawa polskiego miałyby w całości opierać łączący je stosunek prawny na regulacji umowy międzynarodowej i to ze skutkiem wyłączającym bezwzględnie obowiązujące normy prawa polskiego. Co więcej, opierając się na regulach wynikających z ustawy z dnia 4 lutego 2011 r. Prawo prywatne międzynarodowe, a także rozporządzenia 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 lipca 2008 r. str. 6) za właściwe należałoby uznać prawo polskie.

Należy przyjąć, że strony niniejszego postępowania nie dokonały wyboru innego prawa, ani nie dokonały wyboru prawa wynikającego z Konwencji CMR. Za wyborem tego ostatniego nie może świadczyć sam fakt posłużenia się listem przewozowym CMR.

Wyrok SO z 2013 r. – przewóz drogowy Polska-Włochy

Zgodnie z treścią art. 5 ust. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) numer 593\2008 z dnia 17 czerwca 2008 roku w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) w zakresie, w jakim nie dokonano wyboru prawa właściwego dla umowy przewozu towarów prawem właściwym dla tej umowy jest prawo państwa, w którym przewoźnik ma miejsce zwykłego pobytu, pod warunkiem, że w tym samym państwie znajduje się miejsce przyjęcia towarów do przewozu lub miejsce dostawy lub miejsce zwykłego pobytu nadawcy.

Ponieważ strony umowy przewozu towarów nie dokonały wyboru prawa w niniejszej sprawie właściwe jest prawo państwa, w którym przewoźnik ma miejsce zwykłego pobytu(Radomsko Polska) oraz, w którym znajduje się miejsce załadunku towaru tj. prawo polskie.

Z tego względu zastosowanie w niniejszej sprawie znajdą zarówno przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w Genewie 19 maja 1956 oraz dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. 1962 Nr 49, poz. 238) jak i ustawy Prawo przewozowe (zm. Dz.U. z 2013 r. poz. 1014, Dz.U. z 2012 r. poz. 1529)

Konwencja CMR a inne normy dotyczące przewozu

Konwencja nie zawiera regulacji zupełnej.

Niekiedy sama „odsyła” do przepisów krajowych:

Art. 29 ust. 1 CMR - *Przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień niniejszego rozdziału, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli 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.*

art. 32 ust. 3 CMR - (...) *zawieszenie przedawnienia normują **przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę**. To samo dotyczy przerwania biegu przedawnienia.*

Dominuje pogląd, że chodzi od razu o przepisy prawa materialnego (bez pośrednictwa norm kolizyjnych). Niesie to jednak ryzyko tzw. *forum shopping* - rozumienie pojęcia „niedbalstwo” uzależnione jest od tego, w którym państwie wniesiono pozew.

Konwencja CMR a inne normy

W doktrynie postuluje się zatem, by w celu uniknięcia *forum shopping* (czasem kilka sądów ma jurysdykcję), w przypadku konieczności sięgania do prawa krajowego, do którego kieruje konwencja CMR, w pierwszej kolejności zastosować normy kolizyjne obowiązujące w siedzibie sądu.

Taki algorytm działania wyraźnie przewidziany w Konwencji COTIF (przewozy kolejowe):

Artykuł 8 - Prawo krajowe

§ 1. Przy interpretacji i stosowaniu Konwencji należy brać pod uwagę jej charakter prawa międzynarodowego oraz konieczność zachowania jej jednolitości.

§ 2. W sprawach nieuregulowanych w Konwencji stosuje się prawo krajowe.

§ 3. "Prawo krajowe" oznacza prawo państwa, w którym osoba uprawniona dochodzi swoich roszczeń, włącznie z normami kolizyjnymi.

Zagadnienia poza zakresem konwencji CMR

Poza zakresem konwencji samo zawarcie umowy przewozu. Jedyne przepisy:

Art. 4 CMR - *Dowodem zawarcia umowy przewozu jest list przewozowy. Brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa na istnienie ani na ważność umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom niniejszej Konwencji.*

Może się pojawić pytanie, czy umowa w ogóle została zawarta, czy był konsens stron? Możliwe też wątpliwości dotyczące sposobu wykładni umowy (nie ma podstaw, by stosować art. 65 polskiego k.c. tylko dlatego, że orzeka polski sąd).

Według jakiego prawa oceniać te zagadnienia? Ustalając prawo właściwe dla wskazanych kwestii obowiązkowo stosujemy przepisy kolizyjne:

- najczęściej Rozporządzenie Rzym I;
- niekiedy konwencje dwustronne (zawarte z państwami pozaunijnymi).

Kazus

Francuski zleceniodawca składa mailowe zlecenie transportowe polskiemu przewoźnikowi, z którym pozostaje w stałych relacjach. Ta sama trasa, co zwykle (z Polski do Francji), to samo wynagrodzenie.

Przewoźnik poprzednio potwierdzał zlecenia drogą mailową.

Tym razem jednak nie doszło od odrębnego potwierdzenia.

Zlecenie było pilne i samochód należało podstawić następnego dnia.

Przewoźnik podstawiał pojazd, ale okazało się, że zleceniodawca wysłał już przesyłkę innym transportem, bo nie dostał potwierdzenia przyjęcia zlecenia.

Konwencja CMR nie reguluje zawarcia umowy(!)

Przewoźnik podnosi, że doszło do milczącego przyjęcia oferty – art. 68² k.c. i domaga się odszkodowania (koszt podstawienia pojazdu + utracony zarobek).

Prawo właściwe dla zawarcia umowy

→ rozp. Rzym I o prawie właściwym dla zobowiązań umownych

Art. 10.1. Rzym I - *Istnienie i ważność umowy lub jednego z jej postanowień ocenia się według prawa, które zgodnie z niniejszym rozporządzeniem byłoby dla niej właściwe, gdyby umowa lub jej postanowienie były ważne.*

Przy umowie przewozu – **wybór prawa** (art. 3) lub **wskazanie obiektywne**

- art. 5 → *prawem właściwym dla takiej umowy 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.*

→ właściwe prawo polskie!

Zakres statutu:

- konsens – zawarcie umowy, wady oświadczeń woli, konsekwencje niedojścia czynności do skutku/ nieważności/ uchylecia się od skutków ośw. woli.

Prawo właściwe dla zawarcia umowy

Skoro stosujemy prawo polskie, to w grę rzeczywiście wchodzi regulacja milczącego przyjęcia oferty:

Art. 68² k.c.

Jeżeli przedsiębiorca otrzymał od osoby, z którą pozostaje w stałych stosunkach gospodarczych, ofertę zawarcia umowy w ramach swej działalności, brak niezwłocznej odpowiedzi poczytuje się za przyjęcie oferty.

Trzy przesłanki:

- Adresat oferty (oblat) jest profesjonalistą;
- Strony pozostają w stałych relacjach;
- Oferta dotyczy działalności oblata.

→ umowa zawarta???

Niezawarcie umowy – specjalna reguła kolizyjna

Art. 10.2. *Jeżeli jednak z okoliczności wynika, że nie byłoby uzasadnione dokonywanie oceny skutków zachowania się jednej ze stron według prawa określonego zgodnie z ust. 1, strona ta może – w celu ustalenia, że nie wyraziła zgody na zawarcie umowy – powołać się na prawo państwa miejsca swojego zwykłego pobytu.*

Subsydiarny statut miejsca zwykłego pobytu strony, która twierdzi, że umowa **nie została zawarta** – *lex invaliditatis*.

Problem umów zawieranych *inter absentes* oraz – najczęściej - różnych konsekwencji milczenia po otrzymaniu oferty.

Strona zaskoczona rozwiązaniem przewidzianym przez *lex contractus*, może się powołać na „swoje” prawo, które jest lepiej tej stronie znane.

Francuski zleceniodawca może zatem powoływać się na reguły prawa francuskiego, gdzie nie jest znane milczące przyjęcie oferty.

→ umowa niezawarta???

Luki w konwencji?

Inna kwestia to ewentualne luki w regulacji konwencyjnej.

Chodzi o przypadki, gdy dane zagadnienie merytoryczne nie zostało uregulowane w sposób zupełny/kompletny.

Tu również należałoby ustalić prawo właściwe dla danego zagadnienia szczegółowego na podstawie odpowiednich przepisów kolizyjnych obowiązujących w państwie sądu

→ rozporządzenie Rzym I,

→ umowy bilateralne.

Należy jednak zachować daleko idącą wstrzemięźliwość, gdy chodzi o stwierdzenie, że mamy do czynienia z tzw. **luką wewnętrzną**.

Luka „rzekoma”

Wyrok SN z 19.12.2013 r., II CSK 70/13: *Konwencja CMR zawiera regulację stosunków cywilnoprawnych, a Polska, poprzez jej akceptację w formie ratyfikacji przewidzianej polskim konstytucyjnie wymaganym porządkiem prawnym, spowodowała, że Konwencja stała się częścią wewnętrznego porządku prawnego, stanowiąc źródło powszechnie obowiązującego prawa cywilnego, bezpośrednio stosowanego m.in. przez sądy. Próby uzupełnienia regulacji CMR przepisami krajowymi wynikają niekiedy z braku jednoznacznego rozróżnienia sytuacji, w której określona materia nie jest objęta przedmiotem regulacji przepisów CMR, od sytuacji, w której regulacja konwencyjna danej kwestii jest, ale uboższa o pewne elementy, czy wręcz odmienna w stosunku do tożsamyh przedmiotowo uregulowań zawartych w prawie krajowym. Ostatnia z wymienionych sytuacji nie pozwala na kwalifikację takiej regulacji konwencyjnej jako niepełnej, czy też określanej w piśmiennictwie mianem **luki wewnętrznej**.*

Luki w konwencji?

Wyrok SN z 19.12.2013 r., II CSK 70/13 c.d.:

Wymaga wyraźnego podkreślenia, że stosowanie norm prawa krajowego jest uzasadnione wyłącznie w przypadku, gdy określone zagadnienie (...) nie jest objęte zakresem regulacji konwencyjnej.

[należy przy tym ustalić najpierw, jakie prawo jest właściwe]

Istnienie natomiast (...) regulacji konwencyjnej, ale nie identycznej, czy wręcz odmiennej od regulacji tożsamej przedmiotowo materii dokonanej prawem krajowym wyłącza możliwość stosowania norm prawa krajowego wobec konieczności uwzględniania międzynarodowego charakteru Konwencji CMR, potrzeby jej jednolitego stosowania, zgodnego z celem tej Konwencji, którym jest ujednolicenie w skali ponadnarodowej regulacji prawnej umowy międzynarodowego drogowego przewozu towarów.

Luki w konwencji CMR?

Przykładowy problem. Sytuacja odbiorcy przesyłki (niebędącego stroną umowy przewozu) oraz jego obowiązki w razie przyjęcia przesyłki.

Art. 13.2 CMR

*Odbiorca, który korzysta z praw [wynikających z umowy przewozu, w tym prawa **żądania wydania mu towaru** po jego przybyciu do miejsca wydania] obowiązany jest zapłacić kwotę należności wynikającą z listu przewozowego. W przypadku sporu w tym przedmiocie przewoźnik obowiązany jest dostarczyć towar tylko wówczas, gdy odbiorca udzieli mu zabezpieczenia.*

Art. 51 ust. 1 prawa przewozowego z 1984 r.

*Przez **przyjęcie przesyłki** i listu przewozowego odbiorca zobowiązuje się do zapłaty należności ciążących na przesyłce.*

Sądy krajowe w Polsce niekiedy stosowały art. 51 pr. przewozowego w „uzupełnieniu” konwencji(!?)

Wyrok SA w Łodzi z 9.07.2014 r., I ACa 98/14:

Mając (...) na uwadze wykładnię celowościową nie sposób uznać, by racjonalny ustawodawca międzynarodowy, regulując dość precyzyjnie zagadnienie transportu międzynarodowego, zwłaszcza w rozdziale III dotyczącym zawarcia i wykonania umowy przewozu międzynarodowego towarów, wyłączył spod działania Konwencji dość zasadniczą kwestię jaką jest uprawnienie przewoźnika do żądania od odbiorcy należności wynikających z listu przewozowego, dając tym samym możliwość sięgnięcia do regulacji danego kraju.

*Art. 13 ust. 1 i 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) (...), znajdujący się w rozdziale III dotyczącym zawarcia i wykonania umowy przewozu międzynarodowego towarów, określając zarówno prawa, jak i obowiązki odbiorcy, w tym obowiązek zapłaty przewoźnikowi frachtu, a co za tym idzie kreując uprawnienie dla przewoźnika do żądania od odbiorcy zapłaty przewoźnego, **wyłącza stosowanie** art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe.*

Luka rzeczywista - KAZUS

Spór pomiędzy polskim zleceniodawcą i przewoźnikiem (etap przedprocesowy). Transport z Litwy (list przewozowy CMR). Towar dotarł do miejsca przeznaczenia (do Łodzi), ale odbiorca podnosi, że przesyłka uległa uszkodzeniu w transporcie, za co odpowiada przewoźnik.

Powód nie zapłacił za przewóz, a ponadto żąda 20.000 zł **odszkodowania wraz z odsetkami** od dnia wezwania do zapłaty.

Zleceniodawca podnosi, że szkoda wynika z niewłaściwego opakowania przesyłki i domaga się **zapłaty przewoźnego z odsetkami** od dnia wskazanego na fakturze jako termin zapłaty.

- Odpowiedzialność przewoźnika?
- Odsetki od odszkodowania?
- Odsetki od przewoźnego?

Odpowiedzialność przewoźnika

Art. 17 CMR

1. 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.

4. (...) przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn:

b) 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. 18 CMR

2. Jeżeli przewoźnik ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej lub kilku przyczyn wymienionych w artykule 17, ustęp 4, istnieje domniemanie, że ono z nich wynika. Osoba uprawniona może jednak przeprowadzić dowód, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z tych przyczyn.

Odsetki od odszkodowania

Art. 27 CMR

Osoba uprawniona może żądać odsetek od kwoty odszkodowania.

Odsetki te, w wysokości 5% rocznie, liczą się od dnia skierowania pisemnej reklamacji do przewoźnika, a jeżeli tej reklamacji nie było, od dnia wytoczenia powództwa sądowego.

Konwencja autonomicznie określa zatem:

- stopę odsetek;
- sposób naliczania odsetek.

Reklamacja nie jest obowiązkowa, ale jej wniesienie jest korzystne, bo:

- pozwala na domaganie się odsetek;
- zawiesza bieg terminu przedawnienia (art. 32 ust. 2 CMR).

Odsetki od niezapłaconego przewoźnego

W tej kwestii brak regulacji w konwencji. Musimy poszukiwać prawa właściwego. Rozporządzenie Rzym I – pierwszeństwo **wyboru prawa** (art. 3), ale strony wyboru nie dokonały.

Artykuł 5 - wskazanie obiektywne:

- 1. W zakresie, w jakim nie dokonano wyboru prawa właściwego dla umowy przewozu towarów zgodnie z art. 3, prawem właściwym dla takiej umowy 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**. Jeżeli warunki te nie są spełnione, stosuje się prawo państwa, w którym znajduje się **uzgodnione przez strony miejsce dostawy**.*

Polski przewoźnik, przewóz do Polski → właściwe prawo polskie(!)

- w grę wchodzi odsetki ustawowe za opóźnienie w transakcjach handlowych;
- odsetki należne od dnia następnego po terminie wymagalności.

Luka rzeczywista

- KAZUS - podsumowanie

Do różnych elementów relacji między stronami znajdują zastosowanie różne przepisy:

- Odpowiedzialność przewoźnika?

 - ocena na gruncie konwencji CMR (art. 17, art. 18)

- Odsetki od odszkodowania?

 - ocena na gruncie konwencji CMR (art. 27)

- Odsetki od przewoźnego?

 - Luka w konwencji CMR, stosujemy normy kolizyjne:

 - ocena na gruncie polskiego prawa cywilnego (art. 7 ustawy o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych).

Spedycja a przewóz

Konwencji CMR nie stosuje się do umów spedycji. Dwa konkurujące reżimy:

Przewóz międzynarodowy – konwencja CMR – surowa odpowiedzialność przewoźnika.

Spedycja – różne regulacje krajowe, często dość łagodne dla spedytora, który jest tylko organizatorem transportu.

Trzeba jednak wiedzieć, że spedytora na gruncie konwencji może się okazać tzw. **przewoźnikiem umownym** i to także wtedy, jeżeli sam nie wykonuje przewozu (być może nie ma nawet odpowiednich środków, pojazdów, zezwoleń).

Konwencja CMR dopuszcza bowiem korzystanie z podwykonawców:

Art. 3 - *Przy stosowaniu niniejszej Konwencji przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniedbania, za czynności i zaniedbania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji.*

Konwencja CMR - spedycja a przewóz - orzecznictwo

Wyrok SN z 6.10.2004, I CK 199/04,

Umowa zawarta przez przyjęcie oferty przewozu, bez żadnych czynności wskazujących na istnienie dodatkowych postanowień umownych obejmujących usługi związane z przewozem, jest umową przewozu, a nie spedycji. Brak koncesji na przewóz międzynarodowy nie uzasadnia traktowania umowy przewozu międzynarodowego jako umowy spedycji.

Wyrok SA w Warszawie z dnia 4.12.2003 r., I ACa 696/03

Istotą umowy przewozu jest (...) przewiezienie rzeczy, podczas gdy czynność taka nie jest istotą umowy spedycji. Dla rozróżnienia obu typów umów decydujące znaczenie ma treść zobowiązania - jeśli treścią stosunku zobowiązaniowego łączącego strony jest wykonanie przewozu, a nie jedynie jego organizacja, należy uznać, że strony zawarły umowę przewozu. Takie zapatrywanie znajduje swoje potwierdzenie w orzecznictwie sądowym na tle przepisów Konwencji [CMR], w którym przyjmuje się, że strona działa jako przewoźnik, a nie jako spedytor, jeżeli w momencie zawierania umowy wyraźnie nie zastrzegła swojemu kontrahentowi, że występuje jako spedytor, gdy zlecenie obejmuje przewiezienie towaru, a nie zawarcie umowy przewozu z innym podmiotem .

Zob. też Wyrok SA w Warszawie z dnia 7.09.2016 r., I ACa 1421/15

Konwencja CMR - spedycja a przewóz

„**W wątpliwych przypadkach** sąd, kwalifikując umowę jako umowę przewozu lub spedycji, musi rozważyć dodatkowo **wszelkie inne okoliczności sprawy**. Chodzi o takie okoliczności jak: sposób rozliczenia usługi (wyodrębnienie wynagrodzenia przedsiębiorcy przyjmującego zlecenie), sposób reklamowania swoich usług przez danego przedsiębiorcę na jego stronach internetowych lub w innej formie, dotychczasowe warunki współpracy, sposób wypełnienia listu przewozowego, odwołanie się przez strony w treści umowy do określonych przepisów lub wzorców umownych (np. ogólnych warunków umów spedycyjnych), zastrzeżenie, że przyjmujący zlecenie ma wykonać świadczenia samodzielnie, fakt świadczenia określonych usług na rzecz innych podmiotów, organizacja przedsiębiorstwa (fakt posiadania pojazdów, treść wpisu do odpowiedniego rejestru, np. KRS, fakt posiadania określonych koncesji, licencji, zezwoleń, sposób ubezpieczania swojej odpowiedzialności cywilnej)”.

[K. Wesołowski, *Kwalifikacja prawna umów zawieranych w transporcie samochodowym*, Problemy Transportu i Logistyki 2015, z. 31, s. 188]

Spedycja - przepisy kolizyjne

→ rozporządzenie Rzym I lub konwencje dwustronne

Art. 28 p.p.m. z 2011 r.

Prawo właściwe dla zobowiązania umownego określa 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 04.07.2008 r.).

Art. 25 Rzym I

1. Niniejsze rozporządzenie **nie uchybia stosowaniu konwencji międzynarodowych**, których stronami w chwili przyjęcia niniejszego rozporządzenia - jest jedno lub więcej państw członkowskich, a które ustanawiają normy kolizyjne odnoszące się do zobowiązań umownych.
2. Niniejsze rozporządzenie ma jednak w stosunkach pomiędzy państwami członkowskimi - pierwszeństwo przed konwencjami zawartymi wyłącznie pomiędzy dwoma lub więcej państwami członkowskimi, w zakresie, w jakim konwencje te dotyczą kwestii uregulowanych niniejszym rozporządzeniem.

Przepisy kolizyjne umów dwustronnych

W praktyce zatem pierwszeństwo mają tylko **konwencje bilateralne** z państwami pozaunijnymi (np. Rosja, Ukraina, Białoruś, była Jugosławia).

– zastosujemy zawarte w nich przepisy dotyczące zobowiązań umownych.

O ile w rozporządzeniu Rzym I regulacja dość szczegółowa (specjalne normy dotyczące także umowy przewozu), o tyle w umowach dwustronnych normy kolizyjne bardzo ogólne – zazwyczaj jeden wspólny przepis dla kontraktów.

- Umowa z Jugosławią z 1960 r. – **Dz.U.1963.27.162**

(stosowana także obecnie przez państwa powstałe po rozpadzie Jugosławii)

Art. 34

1. *Dla zobowiązań z umów, z wyjątkiem zobowiązań dotyczących nieruchomości, właściwe jest prawo Umawiającej się Strony, **na której obszarze umowę zawarto**, chyba że uczestnicy stosunku zobowiązaniowego umówili się, iż stosuje się inne prawo.*

Przepisy kolizyjne umów dwustronnych

Podobna regulacja w umowach z lat 90-tych.

- Umowa z Białorusią z 1994 r. **Dz.U.1995.128.619**

Art. 38 – 1. *Zobowiązania ze stosunków umownych podlegają prawu tej Umawiającej się Strony, na której terytorium została zawarta umowa, chyba że uczestnicy stosunku zobowiązaniowego poddadzą ten stosunek wybranemu przez siebie prawu.*

- Umowa z Ukrainą z 1993 r. **Dz.U.1994.96.465**

Art. 33 – 1. *Zobowiązania ze stosunków umownych podlegają prawu tej Umawiającej się Strony, na której terytorium została zawarta umowa, chyba że uczestnicy stosunku zobowiązaniowego poddadzą ten stosunek wybranemu przez siebie prawu.*

Decydujące powiązanie obiektywne to **miejsce zawarcia umowy**.

Dopuszczalny jednak także **wybór prawa** przez strony.

Przepisy kolizyjne umów dwustronnych

Bardziej nowoczesne podejście w Umowie z Rosją z 1996 r., **Dz.U.2002.83.750.**

Art. 36

1. Zobowiązania ze stosunków umownych podlegają prawu tego państwa, które zostanie wybrane przez strony.

Jeżeli strony nie dokonały wyboru prawa, stosuje się prawo tej Umawiającej się Strony, na której terytorium ma miejsce zamieszkania, siedzibę lub gdzie została utworzona strona, która spełnia świadczenie mające podstawowe znaczenie z uwagi na treść zobowiązania.

Na pierwszym planie → **wybór prawa.**

W braku wyboru stosujemy → **prawo personalne tej strony zobowiązania, która ma do spełnienia świadczenie charakterystyczne dla danej umowy.**

Przy umowie spedycji (przewozu) świadczeniem takim jest z pewnością świadczenie spedytora (przewoźnika).

Rozporządzenie Rzym I – umowa przewozu

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I).

Specjalna regulacja dotycząca umowy przewozu (art. 5).

Odrębne przepisy dotyczące **przewozu rzeczy i przewozu osób**.

Przy przewozie rzeczy – wybór prawa na zasadach ogólnych (pewne ograniczenia w wyborze prawa tylko przy przewozie osób – art. 5.2).

Fundamentalna zasada rozporządzenia → swoboda wyboru prawa właściwego

Art. 3 Rzym I

1. Umowa podlega prawu wybranemu przez strony. Wybór prawa jest dokonany wyraźnie lub w sposób jednoznaczny wynika z postanowień umowy lub okoliczności sprawy.

Rozporządzenie Rzym I – umowa przewozu

Artykuł 5

1. *W zakresie, w jakim nie dokonano wyboru prawa właściwego dla umowy przewozu towarów zgodnie z art. 3, prawem właściwym dla takiej umowy 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**. Jeżeli warunki te nie są spełnione, stosuje się prawo państwa, w którym znajduje się **uzgodnione przez strony miejsce dostawy**.*
2. [Regulacja dotycząca umowy przewozu osób]
3. *Jeżeli ze wszystkich okoliczności sprawy wyraźnie wynika, że umowa - w przypadku braku wyboru prawa - pozostaje **w znacznie ściślejszym związku z państwem innym** niż państwo wskazane w ust. 1 lub 2, stosuje się prawo tego innego państwa.*

Rozporządzenie Rzym I – umowa spedycji

Brak dedykowanej regulacji kolizyjnej w rozporządzeniu.

Jakie normy kolizyjne?

Punkt 22 preambuły rozporządzenia Rzym I – *pojęcie umowy przewozu towarów obejmuje także umowy czarterowe na jeden rejs i inne umowy, które służą przede wszystkim przewozowi towarów.*

– czy regulacją **art. 5** rozporządzenia objęta także spedycja(!?)

Trzy stanowiska:

- **TAK** - z racji na duże podobieństwo umów
- **NIE** - jest to osobna umowa dotycząca organizacji transportu, a nie jego wykonania
- wszystko **ZALEŻY** od konkretnego przypadku i sposobu ukształtowania obowiązków spedytora.

Rozporządzenie Rzym I – umowa spedycji

Jakie normy kolizyjne?

*Nie jest jasna kwestia kwalifikacji umowy spedycji. Zdaniem niektórych, zasadniczo (jako typ) **należy ona do zakresu normy kolizyjnej z art. 5 ust. 1 Rzym I**, bez względu na ustalony kształt obowiązków spedytora (...). W ocenie innych decydować w tym wypadku powinien **ustalony między stronami kształt obowiązków konkretnego spedytora**, a w szczególności występowanie bądź brak zobowiązania do wykonania transportu (...). Jednak zgodnie z jeszcze innym poglądem, niezależnie od kształtu obowiązków konkretnego spedytora, mamy tu do czynienia z **odrębnym typem umowy**, dla którego prawa właściwego poszukiwać należy za pośrednictwem innych norm kolizyjnych rozporządzenia (...). Wiele zdaje się przemawiać za trafnością drugiego z zaprezentowanych stanowisk. O sposobie kwalifikacji konkretnej umowy, a w konsekwencji umieszczeniu jej w zakresie komentowanej normy kolizyjnej, zadecydować powinien jej cel, determinowany obowiązkami nałożonymi na stronę zobowiązaną do świadczenia charakterystycznego. Jeżeli punktem ciężkości ocenianej umowy jest zobowiązanie do przemieszczenia towaru, a obowiązki o charakterze organizacyjnym pełnią jedynie funkcję uboczną, przyjąć należy, iż mamy do czynienia z umową przewozu w rozumieniu art. 5 Rzym I. [M. Świerczyński, Ł. Żarnowiec, *Prawo prywatne międzynarodowe. Komentarz*, red. M. Pazdan, Warszawa 2018]*

Rozporządzenie Rzym I – umowa spedycji

Jakie normy kolizyjne?

*Z orzecznictwa TSUE wynika, że skoro przedmiotem **umowy spedycji** nie jest przemieszczenie towaru jako takie, nie może ona być uznana za umowę przewozu. Jednak z uwagi na cel stosunku umownego, rzeczywiście spełnione świadczenie i całość zobowiązań strony, która ma spełnić świadczenie charakterystyczne - a pomijając kwalifikację nadaną umowie przez strony - może się okazać, że umowa spedycji ma cechy charakterystyczne dla umowy przewozu, jeżeli jej głównym przedmiotem jest przemieszczenie towaru jako takie (wyr. TSUE z 23.10.2014 r., Haeger & Schmidt, C-305/13, EU:C:2014:23, pkt 27–32). Tak będzie zwłaszcza w wypadku, gdy spedytor sam przystępuje do wykonania przewozu, a także gdy kontrakt, niezależnie od określenia przedmiotu świadczenia spedytora, przewiduje zrównanie jego praw i obowiązków z przewoźnikiem [...]. Jeżeli spedytor jedynie zobowiązuje się wobec nadawcy do wskazania przewoźnika i sprawowania nad nim nadzoru, kwalifikacja umowy do zakresu art. 5 ust. 1 wydaje się wykluczona [...].*

M. Pilich, Rozporządzenie Rzym I. Komentarz, red. P. Miłośzewicz, Warszawa 2021

Kazus

- Przedstawiciel **szwajcarskiej** spółki X, po uzgodnieniach mailowych złożył zlecenie spedycyjne na rzecz polskiego spedytora Y (z siedzibą w Łodzi), przesyłając w tym celu skan „Zlecenia spedycyjnego w obrocie morskim”.
- Spedytor zrealizował zlecenie (zorganizował odbiór towaru w Łodzi oraz jego przewóz samochodem do Gdyni a następnie drogą morską do Kalkuty w Indiach), ale mimo wezwań do zapłaty nie otrzymał umówionego wynagrodzenia.

Problem: Czy sprawa z powództwa spedytora może być rozstrzygana przed polskim sądem według prawa polskiego?

Sprawa poza konwencją CMR → przewóz morski (etap przewozu drogowego tylko w kraju).

Treść umowy jednoznacznie wskazuje, że chodzi o spedycję (organizacja transportu).

→ Należy znaleźć i sprawdzić odpowiednie regulacje jurysdykcyjne oraz przepisy kolizyjne zawierające wskazanie prawa właściwego.

Kazus spedycja

Jurysdykcja krajowa:

Pytanie o właściwą podstawę prawną ustalenia właściwości sądu

- Rozporządzenie Bruksela I - wersja przekształcona 1215/2012 (?)
- K.P.C. (?)

W stosunkach ze Szwajcarią

- brak konwencji dwustronnej(!)

→ Konwencja o jurysdykcji i uznawaniu oraz wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych, podpisana w **Lugano** dnia 30 października 2007 r. (Dz.Urz. UE z 2007 r. L-339 z 21.12.2007 ze zm.)

Zasada ogólna - **Artykuł 2** (*actor sequitur forum rei*)

1. *Z zastrzeżeniem przepisów niniejszej konwencji osoby mające **miejsce zamieszkania na terytorium państwa związanego niniejszą konwencją** mogą być pozywane, niezależnie od ich obywatelstwa, **przed sądy tego państwa.***

Kazus spedycja – jurysdykcja krajowa

Są jednak przepisy szczególne:

art. 5 pkt 1 lit. a)

Osoba, która ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa związanego niniejszą konwencją, może być pozwana w innym państwie związanym niniejszą konwencją:

a) jeżeli przedmiotem postępowania jest umowa lub roszczenia wynikające z umowy – przed sąd miejsca, gdzie zobowiązanie zostało wykonane albo miało być wykonane.

→ Spedytor podejmował działania w swojej siedzibie w Łodzi:

- zorganizowanie transportu – umowy z przewoźnikami;
- zorganizowanie podjęcia przesyłki z Łodzi.

Można przyjąć, że spedytora wykonywał swe obowiązki w Polsce, a zatem polski sąd posiada jurysdykcję.

Kazus spedycja - prawo właściwe

Rozporządzenie Rzym I – stosowane w relacjach ze wszystkimi państwami (wyjątek – pierwszeństwo konwencji bilateralnych).

Jeśli zastosować normę dotyczącą przewozu:

Art. 5 ust. 1 - *Prawem właściwym dla umowy przewozu 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.*

Art. 19 Rzym I - *Za miejsce zwykłego pobytu spółek i innych podmiotów, posiadających osobowość prawną lub jej nieposiadających, uznaje się miejsce siedziby ich głównego organu zarządzającego.*

Za miejsce zwykłego pobytu osoby fizycznej, działającej w ramach prowadzonej przez nią działalności gospodarczej, uznaje się miejsce głównego przedsiębiorstwa.

Zwykły pobyt spedytora → Łódź/Polska

Prawo właściwe → prawo polskie

Kazus spedycja - prawo właściwe

Jeżeli nie stosujemy przepisów kolizyjnych o przewozie trzeba sięgnąć do ogólnych reguł rozporządzenia.

Art. 4 – ogólny przepis rozporządzenia dotyczący wskazania prawa właściwego łącznikami obiektywnymi.

W pierwszej kolejności kilka umów nazwanych.

Art. 4.1 lit. b)

Umowa o świadczenie usług podlega prawu państwa, w którym usługodawca ma miejsce zwykłego pobytu.

Spedycję należy zaliczyć do grupy umów o świadczenie usług.

Spedytor – usługodawca – ma miejsce zwykłego pobytu (siedzibę głównego organu zarządzającego) w Polsce:

→ właściwe prawo polskie

Kazus spedycja - prawo właściwe

Pozostałe reguły zawarte w art. 4:

Art. 4.2 W przypadku stosunków kontraktowych nieobjętych treścią ustępu 1 – umowa „*podlega prawu państwa, w którym strona zobowiązana do spełnienia świadczenia charakterystycznego dla umowy ma miejsce zwykłego pobytu*”

Art. 4.4 *Jeżeli nie można ustalić prawa właściwego zgodnie z ust. 1 lub 2, umowa podlega prawu państwa, z którym wykazuje najściślejszy związek.*

Reguła korekcyjna:

Art. 4.3 *Jeżeli ze wszystkich okoliczności sprawy wyraźnie wynika, że umowa pozostaje w znacznie ściślejszym związku z państwem innym niż państwo wskazane w ust. 1 lub 2, stosuje się prawo tego innego państwa.*

Kazus spedycja – wykonanie orzeczenia

Sprawa rozstrzygnięta w Polsce wg prawa polskiego. Pojawia się jednak kwestia egzekucji w Szwajcarii.

→ **konwencja z Lugano**

Art. 38

Orzeczenia wydane w jednym państwie związanym niniejszą konwencją i w tym państwie wykonalne będą wykonywane w innym państwie związanym niniejszą konwencją, jeżeli ich wykonalność w nim zostanie stwierdzona na wniosek uprawnionego.

Art. 53-54 – konieczne przedstawienie odpisu orzeczenia i zaświadczenia z państwa jego wydania wg wzoru przewidzianego w konwencji.

Art. 41

Po spełnieniu formalności przewidzianych w artykule 53 następuje niezwłoczne stwierdzenie wykonalności orzeczenia bez badania według artykułów 34 i 35. Dłużnik w tym stadium postępowania nie ma możliwości złożenia jakiegokolwiek oświadczenia.

Kazus spedycja – wykonanie orzeczenia

Art. 43

1. Każda ze stron może wnieść środek zaskarżenia od orzeczenia rozstrzygającego o wniosku o stwierdzenie wykonalności.

Art. 45

1. Sąd rozpoznający środek zaskarżenia zgodnie z artykułem 43 lub 44 może odmówić stwierdzenia wykonalności albo je uchylić tylko z powodu jednej z przyczyn wymienionych w artykułach 34 i 35. Sąd wydaje orzeczenie niezwłocznie.
2. Orzeczenie zagraniczne nie może być w żadnym wypadku przedmiotem kontroli merytorycznej.

Art. 34-35

Bardzo ograniczone podstawy odmowy stwierdzenia wykonalności – m.in. klauzula porządku publicznego, *res iudicata*, wykazanie brak możliwości obrony przez stronę.