

# Konwencja CMR - niezbędny dla przewoźnika

data aktualizacji: 2022.12.13



**Konwencja CMR reguluje zasady międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Jest dokumentem o znaczeniu międzynarodowym, a jego skrupulatna znajomość jest kluczowa dla każdej firmy wykonującej przewozy transgraniczne. O najważniejszych przepisach Konwencji CMR w świetle pracy przewoźnika mówi Mateusz Pernak, Prawnik w TC Kancelarii Prawnej.**

Konwencja CMR to inaczej Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Ten akt prawny znajduje zastosowanie do wszelkich umów o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron. Warunkiem jest, by miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdowało się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem, który ratyfikował rzeczoną Konwencję.

Warto podkreślić, że przepisy Konwencji CMR nie znajdują zastosowania w trzech przypadkach: do przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych, do przewozów zwłok oraz do przewozów mienia przesiedlenia.

## List przewozowy

Jedną z podstawowych kwestii, którą reguluje Konwencja CMR, jest zawarcie i wykonanie umowy przewozu. Zgodnie z jej zapisami, dowodem zawarcia umowy przewozu jest list przewozowy - tak

zwany dokument „CMR”- jednakże jego brak, nieprawidłowość lub utrata nie powoduje nieważności umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom Konwencji. Konwencja CMR w art. 6 jasno określa co powinien zawierać każdy list przewozowy, jednakże strony mogą w nim umieścić wszelkie inne dane, jakie uznają za potrzebne.

- List przewozowy wystawia się w trzech oryginalnych egzemplarzach, podpisanych przez nadawcę i przewoźnika. Pierwszy egzemplarz wręcza się nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, natomiast trzeci zachowuje przewoźnik. Istotnym jest, że zarówno nadawca, jak i przewoźnik, ma prawo wymagać wystawienia tylu listów przewozowych, ile pojazdów należy użyć lub ile jest rodzajów bądź partii towarów - wyjaśnia Mateusz Pernak, Prawnik w TC Kancelarii Prawnej.

Przy przyjęciu towaru przewoźnik jest obowiązany sprawdzić dokładność danych z listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, jak również ich cech i numerów oraz widocznego stanu towaru i jego opakowania. Jeżeli takiej możliwości nie ma, przewoźnik powinien dopilnować, aby do listu przewozowego zostały dopisane zastrzeżenia wraz z ich uzasadnieniem.

### **Odpowiedzialność nadawcy i rozporządzanie towarem**

Choć Konwencja CMR znacznie obszerniej określa odpowiedzialność przewoźnika, zawiera ona również przepisy chroniące jego interes. Na ich gruncie nadawca odpowiada wobec przewoźnika m.in. za szkody wyrządzone osobom, wyposażeniu lub innym towarom, jak również za koszty spowodowane wadliwym opakowaniem towaru. Przewoźnik musi jednak pamiętać, aby za każdym razem przy przyjęciu sprawdzić widoczny stan towaru i jego opakowania, ponieważ jeżeli nie wniesie on zastrzeżeń w tym zakresie, to nadawca będzie mógł uchylić się od odpowiedzialności.

- Przewoźnik powinien również wiedzieć, że nadawca ma prawo do rozporządzania towarem w trakcie przewozu. Uprawnienie to obejmuje możliwość żądania wstrzymania przewozu, zmiany miejsca załadunku lub też rozładunku. Nadawca traci jednak to prawo z chwilą wydania egzemplarza listu przewozowego dla odbiorcy towaru. Od tej chwili przewoźnik powinien stosować się do zaleceń odbiorcy - mówi Mateusz Pernak, Prawnik w TC Kancelarii Prawnej.

- Konwencja oczywiście zastrzega szereg warunków, które muszą zostać spełnione aby przewoźnik był zobowiązany do stosowania się do rozporządzeń nadawcy lub odbiorcy, m.in. zarządzenia nadawcy muszą być możliwe do wykonania i nie powinny one przeszkadzać normalnej eksploatacji przedsiębiorstwa przewoźnika. Dodatkowo, instrukcje jakich udziela rozporządzający nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki. Jeżeli przewoźnik nie może wykonać otrzymanych instrukcji, powinien niezwłocznie zawiadomić o tym osobę, od której instrukcje otrzymał.

Nie zastosowanie się do instrukcji przez przewoźnika, może powodować, że będzie on odpowiadał za powstałą w wyniku takiego zdarzenia szkodę.

Ekspert TC Kancelarii Prawnej dodaje, że w praktyce to przewoźnik często stwierdza, iż z pewnej przyczyny nie jest w stanie wykonać umowy przewozu na warunkach jakie zostały określone w liście przewozowym. W takim przypadku Konwencja CMR udziela wyjaśnienia jak powinien się on zachować, zobowiązując przewoźnika do zażądania odpowiednich instrukcji. Gdy przewoźnikowi nie uda się otrzymać instrukcji od osoby uprawnionej, powinien on wykonać przewóz w taki sposób, jaki jego zdaniem będzie najkorzystniejszy dla uprawnionego do rozporządzania towarem.

- Jeżeli wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest niemożliwe, tak samo jak wykonanie instrukcji od uprawnionej osoby, przewoźnik może bezzwłocznie wyładować towar na rachunek osoby uprawnionej do jego rozporządzenia. Musi jednak pamiętać, iż odpowiada on wtedy za jego dozór - chyba, że powierzył towar osobie trzeciej, ponieważ wtedy jest on w

zasadzie odpowiedzialny jedynie za wybór odpowiedniej osoby. Oznacza to, że jeżeli towar przypadnie z winy osoby, której przewoźnik powierzył jego dozór, to w dalszym ciągu wina będzie po stronie przewoźnika – precyzuje ekspert.

Może się również zdarzyć, że ładunek, który przewoźnik ma na samochodzie jest towarem, który szybko się psuje. W takiej sytuacji, jeżeli wykonanie umowy przewozu zgodnie z listem przewozowym jest niemożliwe, Konwencja CMR daje przewoźnikowi jeszcze jedną drogę wyjścia. Nie czekając na instrukcję od osoby uprawnionej, przewoźnik może przystąpić do sprzedaży towaru, może to zrobić również w sytuacji, gdy potencjalne koszty jego przechowywania byłyby niewspółmiernie wysokie w stosunku do wartości. Należy jednak pamiętać, iż kwota jaką przewoźnik otrzyma ze sprzedaży należy się osobie uprawnionej do rozporządzania towarem, przewoźnik może natomiast potrącić z niej koszty, które ciążą na towarze.

Konwencja CMR daje duże możliwości osobom uprawnionym do rozporządzania towarem, co może generować koszty dla przewoźnika. Dlatego też, na gruncie jej przepisów, przewoźnik ma prawo do ich zwrotu, pod warunkiem, że koszty te nie wyniknęły z jego winy.

### **Odpowiedzialność przewoźnika**

Przepisy Konwencji CMR określają też zakres odpowiedzialności przewoźnika. Zgodnie z art. 17 pkt. 1 Konwencji CMR – przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. Dodatkowo przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniechania, za czynności i zaniechania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, jeżeli działają w wykonaniu swoich funkcji. Przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął.

- Niezwykle istotnym dla każdego przewoźnika jest jednak punkt drugi artykułu 17 Konwencji CMR, który określa przypadki wyłączenia winy przewoźnika za zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie pod warunkiem, iż zostało ono spowodowane winą innej osoby, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. W przypadku sporu, to jednak przewoźnik musi udowodnić, że wina nie ciąży na nim - mówi Mateusz Pernak, Prawnik w TC Kancelarii Prawnej.

Konwencja CMR określa również zbiór przyczyn, które powodują, że przewoźnik będzie zwolniony od swej odpowiedzialności za zaginięcie lub uszkodzenie towaru jeżeli powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z m.in. użycia pojazdów otwartych i nie przykrytych oponczką - jeżeli użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym, braku lub wadliwego opakowania - jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości są z tego powodu narażone na zaginięcie lub uszkodzenie oraz manipulowania, ładowania, rozmieszczenia lub wyładowania towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy. Zwolnienie obowiązuje także w przypadku naturalnych właściwości niektórych towarów, mogących powodować całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie, niedostatecznych lub wadliwych cech lub numerów na przesyłce czy przewozu żywych zwierząt.

Konwencja CMR jest swoistą “konstytucją” dla branży międzynarodowych przewozów drogowych. Jej przepisy usystematyzowały rynek transportowy wprowadzając jasno określone procedury, które obowiązują wszystkich uczestników branży. Każdy przewoźnik powinien dokładnie się z nią zapoznać i dokładać starań, aby przewóz towarów odbywał się w zgodzie z jej przepisami. W przeciwnym razie może spotkać się z niepożądanymi konsekwencjami.

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/75557>