



PRZEWOZY MIENIA PRZESIEDLENIA.

Czym się charakteryzują i jakim przepisom podlegają?

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), została sporządzona w Genewie 19 maja 1956 r. W latach 50-tych ub. wieku inne były uwarunkowania polityczne, inna technologia i inne podejście do transportu drogowego. Z tych powodów, autorzy konwencji zastosowali rozwiązania, które niekoniecznie przystają do dzisiejszych czasów. Dlatego wiele zapisów konwencji CMR stosowanych w procesach funkcjonujących w obecnej gospodarce wymaga formalnej lub mniej formalnej interpretacji. Z tego powodu od wielu lat mówi się o odnowieniu tego kluczowego dla transportu międzynarodowego aktu prawnego.

Nie będę opisywał, dlaczego obecna redakcja konwencji CMR stanowi bolączkę dla transportowców, prawników i sędziów. Odniosę się jedynie do prośby otrzymanej od jednego z moich czytelników. Prośba była następująca:

„Potrzebuję poznać pełen zbiór aktów prawnych odnoszących się do transportu mienia przesiedlenia, do których można odwoływać się w transporcie międzynarodowym.”.

Kwoli wprowadzenia, podam, który przepis konwencji CMR był przedmiotem tej prośby. Chodziło mianowicie o art. 1 ust. 4 konwencji CMR, który w polskim brzmieniu konwencji wskazuje, że:

„Konwencji nie stosuje się:

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

Aby precyzyjnie odnieść się do poruszanej kwestii, przytoczę kilka znanych wersji językowych konwencji:

WERSJA FRANCUSKA

La présente Convention ne s'applique pas: a) aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales; b) aux transports funéraires; c) aux transports de déménagement.

WERSJA ANGIELSKA

This Convention shall not apply: (a) To carriage performed under the terms of any international postal convention; (b) To funeral consignments; (c) To furniture removal.

WERSJA NIEMIECKA

Dieses Übereinkommen gilt nicht: a) für Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden; b) für die Beförderung von Leichen; c) für die Beförderung von Umzugsgut.

WERSJA ROSYJSKA

Настоящая Конвенция не применяется:
a) к перевозкам, производимым согласно, международным почтовым конвенциям;
b) к перевозкам покойников; c) к перевозкам обстановки и мебели при переездах.

Z rzeczami przesiedlenia lub jak kto woli mieniem przesiedlenia, spotykają się niektórzy przewoźnicy, a niektórzy nawet specjalizują się w tego typu przewozach. Można powiedzieć, że towar to towar, ale przewożąc tego typu mienie należy liczyć się z pewnymi niespodziankami.

PRZEWÓZ RZECZY PRZESIEDLENIA

W tym aspekcie polska wersja konwencji CMR trochę odbiega od francuskiego oryginału i wersji niemieckiej, a już zupełnie odbiega od przekładu angielskiego. Odbiega również od wersji rosyjskiej, która w tym aspekcie została oparta o przekład angielski.

Co udało się wywnioskować ze wskazanych wersji językowych konwencji?

Określenie „déménagement”, w **języku francuskim** oznacza przeprowadzkę lub wyprowadzkę. Brytyjscy autorzy komentarzy do konwencji CMR wyraźnie oddzielają przeprowadzkę od przewozu. Ich zdaniem w usłudze przeprowadzki mieszczą się czynności nie związane z samym przewozem, jak np. składanie i rozkładanie mebli, pakowanie i przenoszenie. Twierdzą wprost, że znaczenie „transports de déménagement” oznacza przewożenie rzeczy ruchomych w związku z przeprowadzką. W **niemieckiej wersji** konwencji CMR jest mowa o „die Beförderung von Umzugsgut”, co w tłumaczeniu na język polski oznacza przewóz artykułów gospodarstwa domowego lub przewóz ruchomości domowych. Angielskie określenie „furniture removal” w rozumieniu dosłownym odnosi się do przemieszczania lub relokacji mebli.

Zdaniem **brytyjskich** prawników, konwencyjne wyrażenie „furniture removal” nie zawęża przewozu jedynie do mebli. W komentarzu do konwencji CMR autorstwa Andrew Messenta i Davida A. Glassa „CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road” z 2013 r. czytamy bowiem, że „W jego ścisłym brzmieniu (mowa o furniture removal – przypis JR) można zauważyć rozróżnienie między meblami a innymi przedmiotami gospodarstwa domowego, ale wydaje się mało prawdopodobne, aby takie były zamierzenia.”. Autorzy raczej nadają określeniu „furniture removal” znaczenie francuskiego „transports de déménagement”, który odnosi się do przewozu mienia stricte przeprowadzkowego. Można zatem postawić wniosek, że wszystkie trzy wersje są w tym aspekcie zgodne.

Polska wersja konwencji CMR jednoznacznie wskazuje, że chodzi o „przewozy rzeczy przesiedlenia”.

Dlaczego akurat polski przekład mówi o rzeczach przesiedlenia, a nie o mieniu przeprowadzkowym, jak we francuskiej, niemieckiej i brytyjskiej wersji konwencji?

Wynika to zapewne z tego, że migracja w tych krajach nigdy nie miała takiej skali jak w Polsce. Na przestrzeni dziejów Polski, mieniem „przeprowadzkowym” było często mienie przemieszczane w ramach przesiedlania ludności polskiej do odległych zakątków kraju rad lub z powrotem i zapewne stąd w polskim tłumaczeniu konwencji CMR jest mowa o „rzeczach przesiedlenia”. W słownikach języka polskiego zarówno przeprowadzka jak i przesiedlenie oznacza to samo – zmiana miejsca zamieszkania. Przy definiowaniu pojęć, nie było zatem istotne, czy zmiana miejsca zamieszkania wiąże się ze zmianą kraju, czy też nie. Konwencja CMR ma zastosowanie jednak do przewozów międzynarodowych, zatem z „rzeczami przesiedlenia” będziemy mieli do czynienia wyłącznie wtedy, gdy będą one przewożone w związku ze zmianą miejsca zamieszkania z jednego kraju do innego.

Powyższe nie rozstrzyga jednak, jakiego rodzaju rzeczy przeprowadzkowe i w jakich sytuacjach przewozy tego typu rzeczy są wyłączone spod regulacji konwencji CMR. Niestety w polskich komentarzach nie znajdziemy wiele na ten temat. W brytyjskim opracowaniu „*International Carriage of Goods by Road: CMR*” z 2009 r., autor Malcolm Clarke wskazuje, że „Inne możliwe wyjaśnienie znaczenia „removal” sugeruje zmiana siedziby, która wyklucza przewóz w związku z umową sprzedaży lub ekspozycją na wystawie.”. Jako przykład podaje: „Przewóz mebli z Londynu mający na celu otwarcie biura w Paryżu przez nabywcę tych mebli podlegałby konwencji CMR. Przewóz używanych mebli z londyńskiej firmy do jej biura w Paryżu byłby wyłączony spod rządów konwencji CMR na mocy art. 1.4.”.



Ciekawostką jest tutaj również stwierdzenie:

„... pomimo, że utrzymuje się, że sam przewóz rzeczy osobistych jest wyłączony spod konwencji CMR, to przewóz mebli domowych w prywatnych celach niekomercyjnych może podlegać konwencji CMR.”

Jako przykład autor podał wyrok OLG w Hamburgu z 1985 r., w którym sąd orzekł, że przewóz rzeczy osobistych z jednego domu w Niemczech do drugiego domu w Grecji nie związany ze zmianą miejsca zamieszkania podlega konwencji CMR. Z kolei Tribunal de Commerce d'Anvers, w wyroku (ETL 1980,

s. 461-471) stwierdził, że Konwencja znajdzie zastosowanie do przewozu mebli na zlecenie osoby fizycznej, o ile przewóz ten nie jest związany z przeprowadzką. Zdaniem sądu o przeprowadzce można mówić tylko wówczas, gdy meble są rozkładane, pakowane w paczki, ładowane na samochód, a po przybyciu na miejsce, rozpakowane i ponownie montowane.

Autorzy niemieckich komentarzy do konwencji CMR potwierdzają wnioski wyciągnięte przez ich brytyjskich kolegów. Twierdzą zgodnie, że co do zasady wszystkie rzeczy ruchome, które są przewożone z jednego mieszkania do drugiego lub do innego lokalu przedsiębiorstwa, są rzeczami przeprowadzkowymi. Ale ich zdaniem konwencja CMR znajdzie zastosowanie, gdy nowo nabyte meble są przewożone do drugiego domu za granicą, a nie jest to związane z przeprowadzką lub dokonywany jest przewóz nowych mebli lub nowych rzeczy, które nie były jeszcze częścią mieszkania lub biura. Różne są jednak oceny odnośnie przewozów ruchomości domowych w kontenerach.

Zgodnie z wyrokiem sądu OLG Düsseldorf, 03.05.1984, sygn. 18 U 41/84, jeżeli towary są przewożone w specjalnie do tego celu przeznaczonym kontenerze, CMR nie ma zastosowania, ponieważ nie jest istotne w jaki sposób mienie jest załadowane, ale to, że przewożone są określone towary. Z kolei komentujący konwencję prawnicy twierdzą, że jeżeli przewoźnik otrzyma zamówienie na sam transport kontenera z zapakowanymi ruchomościami domowymi, a nie jest to związane z przeprowadzką, do przewozu należy zastosować konwencję CMR.

PRAWO KRAJOWE ZAMIAST KONWENCJI CMR

Z powyższego o tyle o ile można wywnioskować, w jakich przypadkach przewozy polskie „rzeczy przesiedlenia” nie będą podlegały konwencji CMR. Na pewno konwencji nie będą podlegały przewozy mienia związane ze zmianą miejsca zamieszkania lub prowadzenia

działalności. Ale jeżeli przedmiotem przewozu będzie mienie ruchome przewożone do innego miejsca, np. do innego mieszkania, domu lub biura, a nie będzie to związane ze zmianą miejsca zamieszkania lub prowadzenia działalności, należy uznać, że taki przewóz będzie podlegał konwencji CMR.

Czy daje to odpowiedź na pytanie zadane przez czytelnika?

Nie, gdyż pyta on o przepisy, którym będzie podlegał przewóz wyłączony spod rządów konwencji CMR. Odpowiedź nie jest skomplikowana. Do przewozów wyłączonych spod rządów konwencji CMR na podstawie art. 1 ust. 4 lit. c), zastosowanie znajdzie odpowiednie prawo krajowe. Tak np. uznał Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z 28 lutego 2013 r., sygn. akt VI A Ca 1057/12. Sprawa dotyczyła odpowiedzialności przewoźnika wynikającej z wykonywania międzynarodowego przewozu ruchomości domowych i rzeczy osobistych z Francji do Polski. W czasie przewozu pojazd zapalił się i cały majątek przeprowadzającej się rodziny uległ zniszczeniu. Zarówno Sąd Rejonowy jak i Sąd Apelacyjny nie miały wątpliwości, że w tym przypadku konwencja CMR nie ma zastosowania. Oba sądy zgodnie uznały, że z braku podległości konwencji CMR, ocena odpowiedzialności przewoźnika za szkodę powinna być dokonana na podstawie ustawy Prawo Przewozowe. Takie rozstrzygnięcie może okazać się mało korzystne, gdyż według ustawy Prawo Przewozowe przewoźnik odpowiada do wartości przesyłki, a określony w art. 23.3 konwencji CMR wynosi 8,33 SDR za kilogram.

PRAWO KRAJOWE NIE OZNACZA PRAWO POLSKIE

Wnikliwi czytelnicy zapewne zapytają, czy w każdym przypadku właściwym prawem będzie polska ustawa Prawo Przewozowe. Z całą pewnością nie. Nasze prawo krajowe może nie mieć zastosowania, gdy odszkodowania będzie domagała się osoba zagraniczna, z którą polski przewoźnik zawarł

umowę przewozu międzynarodowego rzeczy przesiedlenia. Skoro z braku podległości przewozu konwencji CMR, jej zapisy o właściwości sądu nie będą miały zastosowania, strona roszcząca z pewnością prawo właściwe dla swojej siedziby.

Polski przewoźnik może zatem zostać zaproszony do sądu w kraju swojego kontrahenta. Może to być np. Słowenia, Portugalia, Niemcy lub Włochy. W takich przypadkach zastosowanie będą miały przepisy prawa przewozowego krajowego, które w pewnych elementach nie są korzystne dla przewoźnika.

CDS
ODSZKODOWANIA

CDS Kancelaria Brokerska
02-785 Warszawa, ul. Wiolinowa 10 lok. 53

O ubezpieczeniach transportowych wiemy wszystko.

Ubezpieczenia transportowe:

- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika umownego (OCPu)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zawodowej (OCZ)

Szczegóły na: www.cds-odszkodowania.info

Kontakt: Tel.: 609 204-707, 607 074-607, 607 487-600

E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

Dla przykładu, odpowiedzialność przewoźnika określana na podstawie § 449 ust. 2 niemieckiego HGB może wynosić nawet 40 SDR za kilogram, co przewyższa ponad 4-krotnie limit określony w art. 23.3 konwencji CMR. Odpowiedzialność określana na podstawie francuskich przepisów również nie będzie dla przewoźnika korzystna. Zgodnie bowiem z art. 22 ust. 1 dekretu z 2017 roku, przewoźnik ponosi odpowiedzialność do kwoty 33,00 euro za 1 kilogram – przy przewozach towarów o wadze poniżej trzech ton i do kwoty 20,00 euro za 1 kilogram – przy przewozach towarów o wadze trzech ton i cięższych.

Dodatkowo dojdą koszty postępowania procesowego i pełnomocnika, co może znacznie podwyższyć wartość należnego odszkodowania. Przypomnę, że konwencja CMR w art. 23 ust. 3 określa limit odpowiedzialności przewoźnika – 8,33 SDR za kilogram.

MATERIALNE ZASTOSOWANIE PRAWA KRAJOWEGO

Zobaczmy jak to się przeniesie na wartość odszkodowania, które przewoźnik będzie zobowiązany zapłacić za szkodę. Przyjmijmy, że zniszczeniu uległ laptop ASUS o wadze 2,3 kg i wartości 3.200 PLN, co odpowiada wartości 670 EUR.

1. Według konwencji CMR

$2,3 \text{ kg} \times 8,33 \text{ SDR} = 23,90 \text{ EUR (114,00 PLN)}$

2. Według francuskiego dekretu z 2017 r. (przesyłki do 3 ton)

$2,3 \text{ kg} \times 33 \text{ EUR} = 94,80 \text{ EUR (453,00 PLN)}$

3. Według niemieckiego HGB (przyjmując limit 40 SDR/kg)

$2,3 \text{ kg} \times 40 \text{ SDR} = 114,90 \text{ EUR (548,00 PLN)}$

4. Według polskiej ustawy Prawo Przewozowe

670,00 EUR (3.200,00 PLN)

**) Tabela kursów NBP nr 034/A/NBP/2023*

Przy wadze zniszczonych rzeczy przesiedlenia wynoszącej 230 kg, limity odpowiedzialności przewoźnika kształtowałyby się następująco:

- 1) 2.390 EUR,
- 2) 9.480 EUR,
- 3) 11.490 EUR i
- 4) tyle, na ile mienie zostałoby wycenione.

Oczywiście przy założeniu, że przewoźnik nie dopuścił się rażącego niedbalstwa, winy umyślnej lub niemieckiej winy kwalifikowanej, gdyż wówczas zastosowanie znajdą przepisy, które równają odpowiedzialność z wartością przesyłki.

Nie byłoby to istotne, gdyby polisa OCP spełniła swoją funkcję, a zakład ubezpieczeń wypłacił odszkodowanie. Warunki ubezpieczeń OCP polskich zakładów ubezpieczeń wyłączają jednak z ochrony przewozy rzeczy przesiedlenia i stanowiące przedmiot przeprowadzek, zatem przewozy tego rodzaju mienia nie dość, że nie podlegają konwencji CMR, to nie podlegają również ubezpieczeniu w ramach polisy OCP.

*Jerzy Różyk
ekspert ds. prawa przewozowego,
oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych*

*CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info*

