

## **PODWYKAWSTWO PRZEWOZU I PRZEWÓZ SUKCESYWNY W KONWENCJI CMR**

Operacja transportowa w drogowym przewozie międzynarodowym towarów zazwyczaj jest skomplikowanym łańcuchem umów pomiędzy kooperującymi podmiotami. Zlecenie przewozu często dociera do przewoźnika, który faktycznie wykona przewóz, za pośrednictwem innych podmiotów. Świadczenie w umowie przewozu nie ma bowiem charakteru osobistego, dlatego, co potwierdza art. 3 Konwencji CMR, przewoźnik może przy wykonywaniu zawartej umowy przewozu posłużyć się podwykonawcą. Takie podzlecenia tworzą często łańcuch na końcu którego jest przewoźnik faktycznie wykonujący przewóz. Uczestnicy tego łańcucha przekazywanych zleceń zobowiązują się wobec swego bezpośredniego zleceniodawcy do wykonania konkretnego przewozu. Oznacza to, że zawiązuje się pomiędzy nimi umowa przewozu, w której bezpośredni zleceniodawca jest w rozumieniu prawa nadawcą przesyłki, a zleceniobiorca do którego kierowane jest zlecenie, występuje w tej umowie, jako przewoźnik. Przy czym bez znaczenia jest to czy zleceniobiorca sam dokonana przewozu, czy też udzieli kolejnego zlecenia jakiemś innemu przewoźnikowi. I tak ten kto przyjął zlecenie będzie odpowiadał majątkowo wobec swojego bezpośredniego zleceniodawcy, jako że temu podmiotowi przysługują uprawnienia nadawcy względem podmiotu przyjmującego zlecenie - przewoźnika. Jeśli zaś ten przewoźnik zleci przewóz kolejnemu podwykonawcy, zajmuje on w tym kolejnym zleceniu (umowie przewozu) rolę nadawcy, względem zleceniobiorcy przewoźnika itd. Co istotne nadawca jest w umowie przewozu podmiotem uprawnionym do zgłaszania roszczeń względem przewoźnika, aż do momentu gdy uprawnienie to przejdzie na odbiorcę przez przyjęcie listu przewozowego lub adnotację w tym liście przewozowym o przysługiwaniu takiego prawa odbiorcy już od rozpoczęcia przewozu. Dla przykładu przy zaginięciu ładunku w przewozie nadawca jest z reguły zawsze podmiotem uprawnionym do dochodzenia z tego tytułu roszczeń od przewoźnika, któremu zlecił przewóz, a jeżeli wskutek przyjęcia zlecenia przewozu od innego nadawcy jest jednocześnie przewoźnikiem to jest narażony bezpośrednio na jego roszczenia itd. Tak zorganizowany przewóz określany jest jako podwykonawstwo przewozu. Ogniwa tego łańcucha zleceń zachowują przy podwykonawstwie przewozu swój stały porządek. Można tę konstrukcję zilustrować następującym przykładem :  
Nadawca **N** zleca przewóz przewoźnikowi **P1**, który zleca ten sam przewóz przewoźnikowi **P2**, przewoźnik **P2** podejmuje ładunek, przyjmuje list przewozowy i rozpoczyna przewóz podczas którego ładunek zostaje skradziony. W takiej sytuacji zawarto dwie umowy przewozu. Pierwszą pomiędzy **N** i **P1**, w której **N** jest nadawcą a **P1** przewoźnikiem, oraz drugą umowę przewozu pomiędzy **P1** i **P2**, w której to **P1** jest z kolei nadawcą a **P2** przewoźnikiem. Utrata ładunku w przewozie międzynarodowym powoduje, na podstawie art. 17 Konwencji CMR, powstanie u

nadawcy **N** roszczenia o odszkodowanie które może być kierowane do przewoźnika **P1**. Przewoźnik **P1** może z kolei kierować analogiczne roszczenie z powodu tej szkody do przewoźnika **P2**.

Co istotne w tym przykładzie i w praktyce może mieć znaczenie to kwestia ubezpieczenia. O ile tzw. polisa OCP (od odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) zazwyczaj w takiej sytuacji chroni przewoźnika faktycznie wykonującego przewóz, o tyle przewoźnik, który tylko pośredniczy w „przekazaniu zlecenia”, w naszym przykładzie przewoźnik **P1**, może być tej ochrony pozbawiony. Ubezpieczyciel może odmawiać udzielenia ochrony z OCP zasłaniając się koniecznością posiadania tzw. polisy OCS (od odpowiedzialności cywilnej spedytora) , gdyż zlecenie podwykonawstwa będzie oceniał jako czynność spedycyjną, która może być wyłączona z OCP. Uważna lektura ogólnych warunków umów ubezpieczeniowych, które tę kwestię regulują, jest tu konieczna.

Jak to wynika z dotychczasowych wywodów podwykonawstwo przewozu polega na zawieraniu odrębnych umów przewozu przez uczestników operacji transportowej, w których uczestnicy występują w roli nadawców i przewoźników w różnych konfiguracjach i ich prawne relacje prowadzone są do jednostkowych relacji przewoźnik – nadawca.

### **Przewóz sukcesywny**

Zupełnie inaczej te relacje układają się przy przewozie sukcesywnym. Przepisy regulujące tę instytucję zawarto w rozdziale VI Konwencji CMR (art. 34 i nast.). Przewóz sukcesywny polega na wykonaniu przewozu przez większą liczbę przewoźników, przy czym wszyscy ci przewoźnicy przystępują do jednej umowy przewozu. Następuje to przez przyjęcie towaru i listu przewozowego. Każdy z tych przewoźników pozostaje w bezpośredniej relacji prawnej (jest związany jedną umową przewozu) z nadawcą lub odbiorcą przesyłki tzw. użytkownikiem transportu. Ta cecha odróżnia przewóz sukcesywny od podwykonawstwa przewozu, w którym „kolejni” przewoźnicy zawierają umowy podwykonawcze z zleceniodawcą i w konsekwencji jednemu przewozowi może towarzyszyć wiele takich umów. W przewozie sukcesywnym roszczenia z tytułu zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie uprawniony nadawca lub odbiorca może kierować do pierwszemu, ostatniemu przewoźnikowi lub przeciw temu przewoźnikowi, który wykonywał tę część przewozu podczas, której miało miejsce zdarzenie powodujące jedną z ww. szkód. Przewoźnik natomiast, który wypłacił odszkodowanie ma roszczenie regresowe do przewoźnika , który szkodę spowodował. Sprawca szkody nie może kwestionować wyroku zasądającego odszkodowanie, natomiast termin przedawnienia biegnie od dnia wyroku zasądającego odszkodowanie bądź od dnia faktycznej zapłaty odszkodowania w razie braku orzeczenia sądowego. Terminy przedawnienia są w tym przewozie znacznie wydłużone wobec zasadniczych rocznych terminów przedawnienia dla „zwykłych” umów przewozu, które znajdują zastosowanie przy podwykonawstwie przewozu.

W praktyce rozróżnienie umów przewozu sukcesywnego i podwykonawstwa przewozu może nastręczać trudności, szczególnie w sytuacji gdy pierwszy przewoźnik faktycznie nigdy nie przyjmuje faktycznie towaru. Kierując się wskazówkami zawartymi w wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 26 października 2006 r. (I Aca 431/06) oraz Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2008 r. (II CSK 469/07) za miarodajne dla możliwości uznania transportu za sukcesywny będzie ujawnienie pierwszego przewoźnika w treści listu przewozowego oraz wykonanie całego przewozu na podstawie jednego tylko tego listu przewozowego oraz przyjmowanie przez kolejnych przewoźników całego towaru wraz z tym listem. Przyjmuje się w takim wypadku, że pierwszy przewoźnik nie tyle przyjmuje towar w sensie fizycznym ile przyjmuje odpowiedzialność za ten towar. Praktyczne znaczenie przyjęcia konstrukcji przewozu sukcesywnego może mieć znaczenie w dochodzeniu roszczeń zwrotnych do przewoźników dalszych zaangażowanych w operację transportową, jak w i w sporach z ubezpieczycielami, którzy starać się mogą unikać udzielenia ochrony z polisy OCP.