

**Interpretacja art. 9 ust. 2 Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o międzynarodowych przewozach drogowych (podpisanej w Warszawie dnia 30 sierpnia 1996 r.) w świetle rozporządzeń rosyjskiego Ministra Transportu nr 248 i nr 301 z sierpnia 2015 r.**

**Ekspertyza dla „Transport i Logistyka Polska”**

**1. Tło problemu i zakres ekspertyzy**

Stosownie do Umowy przewóz towarów wymaga od przewoźnika posiadania zezwolenia ogólnego (dla przewozu dwustronnego lub w tranzycie) względnie zezwolenia specjalnego (dla przewozu z terytorium lub na terytorium państwa trzeciego z terytorium „drugiej umawiającej się strony”).

Ten drugi przypadek uregulowany jest w ustępie 2 art. 9 Umowy:

*„Przewoźnik może wykonywać przewozy z terytorium państwa drugiej Umawiającej się strony na terytorium trzeciego państwa oraz z terytorium trzeciego państwa na terytorium jednej z Umawiających się stron, jeżeli otrzyma specjalne zezwolenie wydane przez właściwe organy drugiej Umawiającej się strony.”.*

Takie sformułowanie postanowień ust. 2 art. 9 Umowy (swoista „zasada terytorialna”) stało się podstawą dokonywania - na podstawie zezwoleń ogólnych (w ramach przewozu bilateralnego lub w tranzycie) - przewozów przez przewoźników polskich do Rosji towarów pochodzących m.in. z państw trzecich, które znalazły się legalnie na terytorium Polski (składowane w Polsce, dostawione na terminale znajdujące się w Polsce) oraz towarów pochodzenia polskiego, fakturowanych przez podmioty mające siedzibę w państwie trzecim lub w sytuacji, gdy przewóz został zlecony przez taki podmiot. Nie są one bowiem obejmowane pojęciami przewozu z „terytorium” państwa trzeciego na terytorium jednej ze stron Umowy (w tym przypadku Rosji), zastosowanymi w ust. 2 art. 9 Umowy.

Ułatwiało to obrót towarowy między Polską a Rosją również z tego względu, że po stronie rosyjskiej bardzo restrykcyjnie pochodzono do kwestii wydawania zezwoleń specjalnych.

Sytuację powyższą zmieniają rozporządzenia rosyjskiego Ministra Transportu u sierpnia 2015 r. nr 248 i 301, na mocy których dokonano „reinterpretacji” postanowień ust. 2 art. 9 Umowy. Reinterpretacja ta sprowadza się do dwóch zasadniczych kwestii:

- **Po pierwsze** – na mocy rozporządzenia nr 248 dokonano „interpretacji” pojęć stosowanych w ust. 2 art. 9 Umowy – przewozów z „terytorium państwa trzeciego” – w ten sposób, że mają obejmować one również przewozy z terytorium państw trzecich „ładunków państw trzecich” (pkt 5 lit. c/ rozporządzenia); tym samym zawartą w ust. 2 art. 9 Umowy „zasadę terytorialną” „uzupełniono” zasadą pochodzenia towaru;

- **Po drugie** - określono (w rozporządzeniu nr 301) jednostronne (wynikające z tego rozporządzenia) testy stwierdzenia (przez właściwe organy rosyjskie) – czy przewożony towar pochodzi z państwa trzeciego – jest „ładunkiem państwa trzeciego” (z pewnymi wyjątkami, których sprecyzowanie pozostaje również w rękach władz rosyjskich).

Następstwem „reinterpretacji” ust. 2 art. 9 Umowy na podstawie powyższych rozporządzeń rosyjskiego Ministra Transportu jest znaczące ograniczenie działalności polskich przewoźników w relacjach z Rosją.

Zadania postawione przed ekspertyzą obejmują trzy zasadnicze problemy:

- 1) Ocenę rosyjskich regulacji krajowych (rozporządzeń) w świetle zasad interpretacji umów międzynarodowych;
- 2) Ocenę rosyjskich regulacji krajowych (rozporządzeń) w świetle systematycznej interpretacji postanowień Umowy;
- 3) Możliwych – z punktu widzenia prawa międzynarodowego - dróg reakcji ze strony polskiej administracji rządowej.

## **2. Ocena rosyjskich regulacji krajowych (rozporządzeń) w świetle zasad interpretacji umów międzynarodowych i ich stosunku umów międzynarodowych do prawa krajowego**

Dwa zasadnicze problemy mają znaczenie dla oceny zaistniałej sytuacji.

- **Po pierwsze** – jej ocena w świetle zasad interpretacji umów międzynarodowych;
- **Po drugie** – jej ocena w świetle zasad dotyczących relacji między prawem międzynarodowym (umową międzynarodową) a prawem krajowym.

### **2.1. Ocena problemu w świetle zasad interpretacji umów międzynarodowych**

Spośród zasad interpretacji umów międzynarodowych (mających charakter zwyczajowego prawa międzynarodowego, potwierdzonego w Wiedeńskiej konwencji o prawie traktatów) w interesującym nas przypadku szczególne znaczenie mają:

- **Zasada interpretacji umowy w dobrej wierze** (mająca ścisłe powiązanie z zasadą *pacta sunt servanda*) – stosownie do której umowę należy m.in. interpretować w taki sposób, aby zapewnić jej wykonanie i skuteczność (zasada *effet utile*), a interpretacja, która pozbawiałaby części postanowień umowy efektywności (wartości) jest niedopuszczalna (zasada potwierdzona w art. 31 ust. 1 Wiedeńskiej konwencji o prawie traktatów);

- **Zasada interpretowania zastosowanych w umowie wyrażen (terminów) zgodnie z ich zwyczajowym znaczeniem** – znaczenie specjalne może być przypisane zastosowanemu w umowie wyrazowi (terminowi) jedynie wówczas, gdyby ustalono, że taki był zamiar stron umowy (zasada potwierdzona w art. 31 ust. 1 w powiązaniu z ust. 4 Wiedeńskiej konwencji o prawie traktatów);
- **Zasada interpretacji postanowień umowy w świetle jej celu i przedmiotu** - zasada potwierdzona w orzecznictwie sądów międzynarodowych oraz w art. 31 ust. 1 Wiedeńskiej konwencji o prawie traktatów);
- **Zasada uwzględniania praktyki stron związanej z wykonywaniem umowy** - w toku interpretacji umowy należy uwzględnić „praktykę stosowania traktatu, ustanawiającą porozumienie stron co do jego interpretacji” (art. 31 ust. 3 Wiedeńskiej konwencji o prawie traktatów), przy czym w miarodajnym orzecznictwie sądów międzynarodowych podkreśla się, że praktyka wykonania umowy międzynarodowej jest najbardziej pewną interpretacją (komentarzem) znaczenia wynikających z tej umowy zobowiązań.

**Regulacje zawarte w rosyjskich rozporządzeniach z sierpnia 2015 r., wprowadzające zasadę pochodzenia towaru jako miarodajną dla zakresu stosowania ust. 2 art. 9 Umowy, są sprzeczne ze wszystkimi, wyżej wskazanymi, podstawowymi zasadami interpretacji umów międzynarodowych.**

- Przyjrzyjmy się wpiery zakresowi stosowania postanowień ust. 2 art. 9 Umowy, wynikającemu z brzmienia tych postanowień i użytych tam terminów. Jak wspomniano wyżej, zasada interpretacyjna jest jednoznaczna: zastosowane w umowie wyrażenia (terminy) należy interpretować zgodnie z ich zwyczajowym znaczeniem, a znaczenie specjalne może być przypisane zastosowanemu w umowie wyrazowi (terminowi) jedynie wówczas, gdyby ustalono, że taki był zamiar stron umowy.

W ust. 2 art. 9 Umowy stosowany jest termin „terytorium państwa trzeciego” i „terytorium” jednej z umawiających się stron. Jest to termin mający w prawie międzynarodowym i prawie krajowym precyzyjne „zwyczajowe” znaczenie. W kontekście przepływu towarów obejmuje on wszystkie towary znajdujące się legalnie na terytorium danego państwa, niezależnie od ich pochodzenia (por. na przykład artykuły 28 i 29 TFUE dotyczące swobody przepływu towarów). Równie precyzyjne jest pojęcie „reguł pochodzenia towaru”, odwołujące się zasadniczo do miejsca (państwa) jego wytworzenia lub zasadniczego przetworzenia (por. na przykład art. 60 rozporządzenia nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny).

W ust. 2 art. 9 Umowy świadomie zastosowano jednoznaczny termin „terytorium państwa trzeciego”, co oznacza, że specjalnymi zezwoleniami objęte są towary przewożone z takiego „terytorium” (niezależnie od ich pochodzenia). Zarazem oznacza to, że przewóz z Polski towarów legalnie znajdujących się na jej terytorium (również pochodzących z państw trzecich) powinien być traktowany

jako przewóz bilateralny lub w tranzycie, nie jest bowiem objęty postanowieniami ust. 2 art. 9 Umowy – nie odbywa się z „terytorium państwa trzeciego” (wystarczającą podstawą jest więc zezwolenie ogólne).

Nie istnieją żadne dowody, które wskazywałyby, że zamiarem stron Umowy jest przypisanie terminowi „z terytorium państwa trzeciego” specjalnego znaczenia, które obejmowałoby również przewóz „ładunków państw trzecich” (jak to przewiduje rosyjskie rozporządzenie nr 248). Wprowadzenie takiego „rozszerzenia” wymagałoby zmiany postanowień ust. 2 art. 9 Umowy (*notabene* zmiany zasad rozdziału kontygentów zezwoleń uzgodniono poprzez stosowną rewizję postanowień Umowy na podstawie odpowiedniego Protokołu).

- Następnie dokonajmy oceny następstw regulacji rosyjskich w świetle celu Umowy. W jej zwięzłej preambule obie strony zgodnie stwierdziły, że motywem zawarcia Umowy jest „dążenie do rozwoju samochodowej komunikacji pasażerskiej i towarowej między obu Państwami oraz w tranzycie przez ich terytoria”, a także dążenie „do ułatwienia tej komunikacji”. Odpowiada to ogólnemu celowi w dziedzinie transportu, zadeklarowanemu w art. 9 Traktatu między Polską a Rosją o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy z 1992 r., stosownie do którego oba państwa będą współpracować na rzecz rozwoju wzajemnych stosunków w tym zakresie.

Jednostronne regulacje zawarte w rosyjskich rozporządzeniach z sierpnia 2015 r. „reinterpreting” postanowienia Umowy w taki sposób, że bez wątpienia utrudniają realizację nakreślonego celu Umowy.

- Podobne wnioski wynikają z oceny regulacji rosyjskich rozporządzeń w świetle zasady dobrej wiary, zwłaszcza zaś wynikającego z niej nakazu takiej interpretacji Umowy, aby zagwarantować jej wykonanie i skuteczność (*effet utile*). Następstwem rosyjskich rozporządzeń jest bowiem taka (jednostronna) reinterpretacja ust. 2 art. 9 Umowy, która prowadzi do istotnego ograniczenia jej wykonania i skuteczności, czyniąc w znacznej mierze bezprzedmiotowe postanowienia art. 5 Umowy, nakierowane na rozwój przewozów bilateralnych lub w tranzycie.
- W końcu, zasadnicze zastrzeżenia budzą regulacje rosyjskich rozporządzeń w świetle wymogu uwzględnienia – w toku interpretacji Umowy - praktyki stron związanej z jej wykonywaniem. Do czasu wydania tych rozporządzeń (w sierpniu 2015 r.) – od wejścia Umowy w życie w 2004 r., a więc przez około 10 lat jej obowiązywania – Federacja Rosyjska akceptowała interpretacje i stosowanie Umowy w taki sposób, że przewozy z Polski bilateralne i w tranzycie – odbywające się na podstawie zezwolenia ogólnego – obejmowały również towary z państw trzecich, które znalazły się legalnie na terytorium Polski (składowane w Polsce, dostawione na terminale znajdujące się w Polsce) oraz towary pochodzenia polskiego, fakturowane przez podmioty mające siedzibę w państwie trzecim lub w sytuacji, gdy przewóz został zlecony przez taki podmiot.

Strona rosyjska akceptowała w ten sposób interpretację, stosownie do której przewozy takie nie są obejmowane pojęciami przewozu z „terytorium państwa trzeciego” w rozumieniu ust. 2 art. 9 Umowy, a tym samym nie wymagają zezwolenia specjalnego.

Jak zaznaczono, praktyka wykonania umowy międzynarodowej jest najbardziej pewną interpretacją (komentarzem) znaczenia wynikającej z tej umowy zobowiązań. Odejście obecnie od takiej interpretacji jest jaskrawym naruszeniem zasady dobrej wiary i zaufania (zasady *estoppel*).

## 2.2. Ocena problemu w świetle zasad dotyczących relacji między prawem międzynarodowym (umową międzynarodową) a prawem krajowym

Interpretowanie umowy przez organy krajowe powinno być przeprowadzane zgodnie z zasadami interpretacji wywodzącymi się z prawa międzynarodowego (por. punkt 2.1.). Wynika to – **po pierwsze** – ze zobowiązania państwa do przestrzegania prawa międzynarodowego i wynikających z niego zobowiązań; **po drugie** – ze względu na zagwarantowanie pierwszeństwa umowom międzynarodowym w prawie krajowym (organy państwa mają obowiązek opierać swoje działania na prawie międzynarodowym).

Stosownie za zasady *pacta sunt servanda* państwo powinno podejmować wszelkie działania na rzeczy zapewnienia wykonania umowy, w tym stosowne działania legislacyjne (kierując się wyżej wspomnianymi zasadami interpretacyjnymi). Jeżeli jest to niezbędne wydaje ono przepisy krajowe, służące wykonaniu umowy międzynarodowej, chyba że postanowienia umowy mają charakter samowykonalny (*self executing*), tj. stosowane są bezpośrednio w krajowym porządku prawnym.

W przypadku jeżeli postanowienia aktu prawa krajowego są sprzeczne z postanowieniami umowy międzynarodowej, a sprzeczności takiej nie da się wyeliminować w drodze interpretacji „przyjaznej” zobowiązaniom wynikającym z umowy, postanowienia normy międzynarodowego prawa zwyczajowego (potwierdzone w art. 27 Wiedeńskiej konwencji o prawie traktatów) są jednoznaczne: państwo nie może powoływać swojego prawa krajowego, w tym swojej konstytucji, aby uzasadnić niewykonywanie umowy międzynarodowej. W takim przypadku akt krajowy nie powinien być stosowany, a legislator (lub inny organ stanowiący dany akt) powinien niezwłocznie zmienić jego treść w taki sposób, aby zagwarantować wykonanie umowy międzynarodowej. W przeciwnym wypadku dochodzi do deliktu międzynarodowego (naruszenia prawa międzynarodowego).

W przypadku rosyjskich rozporządzeń z sierpnia 2015 r. mamy do czynienia z nieco inną sytuacją. Jak się wydaje chodzi o świadome przyjęcie aktów prawa krajowego, które mają „reinterpretować” postanowienia Umowy (jej ust. 2 art. 9) w taki sposób, aby ograniczyć zakres przewozów bilateralnych i w tranzycie z Polski na podstawie zezwoleń ogólnych (przy - i tak już restryktywnym - podejściu strony rosyjskiej do wydawania zezwoleń specjalnych).

Oczywiście, należy odwołać się do zasad prawa międzynarodowego, nakazujących dostosowanie prawa krajowego do zobowiązań wynikających z umowy międzynarodowej, w tym do nakazu stanowienia prawa krajowego (w tym również aktów służących wykonaniu umowy międzynarodowej) w taki sposób, aby zagwarantować jej wykonanie.

Intencjonalne stanowienie aktów prawa krajowego (również wykonujących daną umowę międzynarodową), nakierowane „od początku” na „reinterpretację” postanowień umowy w sposób jednoznacznie sprzeczny z jej celem, uprzednio uzgodnionymi postanowieniami oraz uprzednią, akceptowaną wyraźnie praktyką wykonywania umowy – stanowi delikt międzynarodowy (naruszenie umowy międzynarodowej). Może on być wyeliminowany jedynie w drodze stosownej zmiany treści aktów prawa krajowego. W przeciwnym razie druga strona umowy uprawniona jest do podjęcia działań nakierowanych na wykonanie umowy, względnie prowadzić to będzie do odpowiedzialności międzynarodowej państwa naruszającego umowę (por. punkt 5).

### **3. Ocena problemu w świetle rosyjskich regulacji dotyczących miejsca umów międzynarodowych w rosyjskim prawie krajowym**

Jeśli chodzi o regulacje rosyjskie odnoszące się do miejsca umów międzynarodowych w rosyjskim porządku prawnym, to Konstytucja Federacji Rosyjskiej z 1993 r. zawiera „otwartą” klauzulę, odnoszącą się do tej kwestii, stwierdzając m.in., że „*umowy międzynarodowe zawarte przez Federację Rosyjską stanowią część składową jej systemu prawnego*”, a jeżeli „*umowa międzynarodowa stanowi inaczej niż przewiduje to prawo, wówczas zastosowanie mają zasady umowy międzynarodowej*” (art. 15 ust. 4 Konstytucji).

Podobne postanowienia zawiera w art. 5 ustawy federalnej z 1995 r. o umowach międzynarodowych Federacji Rosyjskiej, przy czym w ustępie 3 tego artykułu doprecyzowano bezpośrednie stosowanie postanowień umowy międzynarodowej w Federacji Rosyjskiej: „*Te postanowienia opublikowanych oficjalnie umów międzynarodowych Federacji Rosyjskiej, które nie wymagają wydania wewnątrzpaństwowych aktów wykonawczych, obowiązują w Federacji Rosyjskiej bezpośrednio. W celu realizacji innych postanowień umów międzynarodowych w Federacji Rosyjskiej uchwalane są właściwe akty prawne*”.

Niemniej zawarta w art. 15 ust. 4 Konstytucji, wyjątkowo „otwarta” klauzula dotycząca stosunku między prawem krajowym a umową międzynarodową, została szybko zawężona. Postanowieniem z 31 października 1995 r. Sąd Najwyższy Federacji Rosyjskiej sprecyzował, że pierwszeństwo w stosunku do prawa rosyjskiego (ustaw federalnych) mogą mieć – w przypadku konfliktu – jedynie postanowienia umów międzynarodowych ratyfikowanych (na podstawie ustawy federalnej).

Stanowisko takie, potwierdzone w późniejszym orzecznictwie Sądu Najwyższego (por. na przykład postanowienie z 10 października 2003 r.), mieści się w coraz bardziej „wstrzemięźliwym” podejściu Rosji do wykonywania zobowiązań wynikających z prawa

międzynarodowego: punktem kulminacyjnym takiego podejścia było stwierdzenie przez Trybunał Konstytucyjny Federacji Rosyjskiej 14 lipca 2015 – w kontekście wyroków ETPCz i Trybunału Arbitrażowego w sprawie Jukosu - że Rosja „ma prawo nie wykonywać niektórych orzeczeń ETPCz, które byłyby sprzeczne z rosyjską Konstytucją”.

Polsko-rosyjska umowa o międzynarodowych przewozach drogowych (podpisana w 1996 r.) jest tzw. umową międzyrządową i nie zawiera klauzuli ratyfikacyjnej. Tym samym nie jest objęta – w rosyjskim porządku prawnym – pierwszeństwem w stosunku do ustaw federalnych (i do podporządkowanych im aktom prawa krajowego). Nie oznacza to jednak, że na Federacji Rosyjskiej nie ciąży obowiązek wykonywania tej Umowy zgodnie ze wskazanymi wyżej zasadami prawa międzynarodowego.

Postanowienia ust. 2 art. 9 Umowy nie mają charakteru samowystępującego, tj. nie nadają się do bezpośredniego stosowania - nie tworzą one bowiem praw i obowiązków dla podmiotów prywatnych i wymagają w pewnym zakresie doprecyzowania. Niemniej doprecyzowanie takie musi odbywać się – po pierwsze – w ramach określonych w samej Umowie (na forum Komisji Mieszanej), względnie w ściśle określonym, niezbędnym zakresie w aktach prawa krajowego, przy czym w żadnym razie doprecyzowanie takie nie może ingerować w merytoryczne postanowienia ust. 2 art. 9 Umowy (por. punkt następny).

#### **4. Ocena rosyjskich regulacji krajowych (rozporządzeń) w świetle systematycznej interpretacji postanowień Umowy**

Ocena oddziaływania rosyjskich rozporządzeń z sierpnia 2015 r. na wykonanie Umowy w kontekście ust. 2 art. 9 – w świetle systematycznej wykładni jej postanowień - związana jest przede wszystkim z trzema kwestiami:

- **Po pierwsze** – należy poddać analizie relacje między odpowiednimi postanowieniami Umowy, dotyczącymi formuły zezwoleń na przewóz ładunków. W tym zakresie istotny jest stosunek postanowień art. 5 ust. 1 i art. 9 ust. 2 Umowy (do art. 6 można się w tym kontekście nie odnosić, ponieważ zawiera on postanowienia określające wyjątki spod obowiązku posiadania zezwolenia przy dokonywaniu przewozu).

Postanowienia art. 5 ust. 1 Umowy odnoszą się do przewozu ładunków między obu państwami (przewozów bilateralnych) lub w tranzycie, ustanawiając obowiązek posiadania zezwoleń (ogólnych). Natomiast – jak pamiętamy – postanowienia ust. 2 art. 9 Umowy odnoszą się do przewozów z terytorium państwa trzeciego na terytorium jednej ze stron Umowy (lub z terytorium drugiej strony Umowy na terytorium państwa trzeciego), ustanawiając wymóg posiadania zezwoleń specjalnych.

Ten pierwszy przypadek określony w ust. 2 art. 9 Umowy - przewozów z terytorium państwa trzeciego na terytorium jednej ze stron Umowy (w tym przypadku na terytorium Rosji) - jest istotny w interesującym nas zakresie. Wyznacza on bowiem granice w stosunku do – określonych w art. 5 ust. 1 Umowy

- przewozów bilateralnych lub w tranzycie. Z wzajemnej relacji powyższych postanowień wynika, że jeżeli przewóz nie odbywa się do Rosji bezpośrednio „z terytorium państwa trzeciego”, zastosowanie będą miały postanowienia art. 5 Umowy. Jak już wspomniano, sformułowania postanowień ust. 2 art. 9 Umowy są w tym względzie jednoznaczne i nie pozostawiają miejsca na „reinterpretację”.

- **Po drugie** – należy poddać analizie problem wykonywania Umowy z punktu widzenia relacji między organami krajowymi a wspólnym organem wskazanym w Umowie (Komisją Mieszaną) i ustanowionym na jej podstawie. Umowa ustanawia i wyraźnie wskazuje wspólny organ (Komisję Mieszaną), odpowiedzialny „za wykonanie postanowień niniejszej Umowy” (art. 18 ust. 1 Umowy).

Tak więc to organ ustanowiony i wyraźnie wskazany w samej Umowie jest odpowiedzialny za jej wykonanie. Organy krajowe – w kontekście zezwoleń – mają taksatywnie określone kompetencje natury raczej „technicznej”. I tak – na podstawie ust. 3 art. 5 Umowy właściwe organy państw – stron Umowy właściwe są do przekazywania uzgodnionej ilości formularzy zezwoleń oraz – na podstawie ust. 4 art. 5 Umowy - uzgadniają tryb wymiany formularzy zezwoleń. Następnie – na podstawie punktu 2 Protokołu dołączonego do Umowy (załącznik 1) – określona jest relacja między zezwoleniami a obowiązkami celnymi, wynikającymi z przepisów krajowych (a więc państwa strony mają w tym zakresie swobodę). W punkcie 2 Protokołu - zamieszczonego jako załącznik 2 - regulowana jest natomiast ekwiwalencja między zezwoleniami ogólnymi a zezwoleniami specjalnymi.

Wszystkie inne problemy związane z wykonywaniem Umowy powinna rozpatrywać Komisja Mieszana, przy czym również w tym przypadku ingerencja w tekst Umowy wymagałaby jej formalnej rewizji (kolejnego protokołu). Postanowienia umowy nie zawierają postanowień, które dopuszczałyby jakiegokolwiek wyjątki w sprawie zakresu wydawanych zezwoleń, polegające na powierzeniu jednemu z państw – stronie Umowy „doprecyzowanie” rodzaju zezwolenia wydawanego w odniesieniu do określonej kategorii przewozów, nie wymienionej w Umowie.

Strona rosyjska nie miała – w świetle postanowień Umowy – żadnych kompetencji do wydania rozporządzeń ingerujących w treść ust. 2 art. 9 Umowy.

- **Po trzecie** – należy poddać analizie zasady i procedurę rozstrzygnięcia sporów, powstałych w związku ze stosowaniem Umowy: Umowa odnosi się w art. 19 tylko do jednego aspektu tej kwestii, stwierdzając, że „Sprawy nieuregulowane niniejszą Umową oraz umowami międzynarodowymi, których uczestnikami są obie Umawiające się Strony, będą rozstrzygane zgodnie z wewnętrznym ustawodawstwem każdej z umawiających się stron”.

Problematyka podstawy oraz formy wydawania zezwoleń na przewóz jest uregulowana w Umowie. Stąd spory wynikłe na tym tle z pewnością nie będą



podlegały prawu krajowemu jednej ze stron Umowy, lecz rozstrzygane będą na podstawie reguł prawa międzynarodowego.