



Sygn. akt IV CSK 425/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 23 maja 2018 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Wojciech Katner (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Agnieszka Piotrowska

SSN Katarzyna Tyczka-Rote

Protokolant Hanna Kamińska

w sprawie z powództwa „T.” Spółki Akcyjnej w S.
przeciwko „V.” Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w G.
o zapłatę,
po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Cywilnej
w dniu 23 maja 2018 r.,
skargi kasacyjnej strony powodowej
od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...)
z dnia 6 grudnia 2016 r., sygn. akt I ACa (...),

1) uchyla zaskarżony wyrok i oddala apelację

2) obciąża stronę pozwaną na rzecz powódki kosztami postępowania za obie instancje sądowe oraz kosztami postępowania kasacyjnego, powierzając ich obliczenie referendarzowi sądowemu.

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 29 stycznia 2016 r. Sąd Okręgowy w G. zasądził od pozwanej „V.” spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w G. na rzecz powódki „T.” spółki akcyjnej w S. kwotę 82 408,38 złotych wraz z ustawowymi odsetkami (pkt I), oddalił powództwo w pozostałym zakresie (pkt II) i zasądził na rzecz powódki koszty procesu (pkt III). Ustalił, że strony współpracujące ze sobą w zakresie transportu towarów zawarły na podstawie oferty zgłoszonej przez powódkę 27 lutego 2014 r. umowę zlecenia, dotyczącą przewozu trzydziestu trzech palet puzzli o wartości 82 408,38 złotych z G. na Słowację. Zlecenie miało formę pisemną formularza przygotowanego przez pozwaną, zatytułowanego „Zlecenie spedycyjne”, przesłanego powódce drogą elektroniczną. Załadunek należał do powódki, rozładunek, który miał nastąpić 1 marca 2014 r. – do odbiorcy towaru na Słowacji. Zlecenie nie przewidywało odprawy celnej. Przewoźne wynosiło kwotę 880 euro netto i było płatne przelewem w terminie trzydziestu dni. Dokumenty przewozowe wystawiła powódka. Ze względu na brak własnych pojazdów do wykonania umowy, pozwana zleciła transport G. K., który prowadził działalność gospodarczą, obejmującą transport drogowy towarów w obrocie krajowym i międzynarodowym. Pozwana ustaliła posiadanie przez G. K. odpowiednich uprawnień do wykonania umowy i ubezpieczenia. Ze względu na brak wolnych pojazdów G. K. zlecił wykonanie transportu K. B., prowadzącemu działalność pod nazwą E. Pozwana nie poinformowała powódki o podzleceniu, tylko o zmianie numerów pojazdu i naczepy oraz nazwiska kierowcy.

Przewożony towar został załadowany przez powódkę dnia 1 marca 2014 r. a kierowca otrzymał od niej dokumenty przewozowe. Dnia 4 marca 2014 r. powódka uzyskała od odbiorcy informację o niedostarczeniu towaru i tego samego dnia powiadomiła pozwaną o jego kradzieży. Złożyła reklamację z tytułu niezrealizowanej umowy i wezwała pozwaną do zapłaty równowartości towaru, powołując się na rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalenia stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego. Postępowanie dochodzeniowe w sprawie kradzieży zostało umorzone wskutek niewykrycia sprawcy. Z kolei (...) Towarzystwo Ubezpieczeń (...)

S.A. odmówiło powódce wypłaty odszkodowania z tytułu ubezpieczenia pozwanej od odpowiedzialności cywilnej, mimo jego rozszerzenia na odpowiedzialność cywilną przewoźnika umownego. Wynikało to z treści przyjętych ogólnych warunków ubezpieczenia i postanowień dodatkowych zawartych w polisie, że ochroną ubezpieczeniową nie jest objęta odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe wskutek kradzieży lub niedostarczenia towaru przez osoby, które fałszywie podały się za przewoźnika i wyłudziły towar do przewozu. W tej sytuacji powódka wystąpiła z pozwem przeciwko pozwanej, a zawiadomiony o toczącym się postępowaniu ubezpieczyciel oraz G. K. nie przystąpili do sprawy w charakterze interwenientów ubocznych.

Ze względu na ustalenie przez Sąd, że strony łączyła umowa przewozu międzynarodowego, a nie umowa spedycji, gdyż poza przewozem pozwana nie była zobowiązana do jakichkolwiek świadczeń, do tej umowy znajdowały zastosowanie, poza kodeksem cywilnym (art. 776 w związku z art. 779) - postanowienia Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów – CMR (art. 1 ust. 1, art. 3, art. 17 ust. 1 i 3 oraz art. 23 ust. 1). Uwzględniając powództwo na podstawie wymienionych przepisów, Sąd Okręgowy uznał, że nie została przez pozwaną wykazana żadna z okoliczności egzoneracyjnych, wskazanych w art. 17 ust. 2, 4 i 5 konwencji CMR.

W wyniku rozpoznania apelacji pozwanej Sąd Apelacyjny, dzieląc w przeważającej części ustalenia faktyczne Sądu pierwszej instancji uznał, że brak było podstaw do ustalenia wykonywania przez pozwaną na rzecz powódki przewozów towarów, w ramach łączącej strony współpracy, zgodnie z przedmiotem prowadzonej działalności. W rezultacie na skutek pominięcia niektórych dowodów przez Sąd Okręgowy i braku odróżnienia ustalenia treści oświadczenia woli od wykładni tego oświadczenia, umowa zawarta między stronami została wadliwie uznana za umowę zlecenia przewozu, zamiast za umowę zlecenia organizacji usługi spedycyjnej. Skoro bowiem, zdaniem Sądu drugiej instancji pozwana „zobowiązała się nie do translokacji towaru, ale tylko do organizacji przewozu przez wyszukanie przewoźnika mamy do czynienia z umową spedycji, a nie przewozu”. Pozwana zobowiązała się więc do znalezienia przewoźnika i zlecenia mu przewozu towaru we własnym imieniu, co też wynika z formularza pozwanej, sporządzonego

na potrzeby prowadzenia przez nią usług spedycyjnych i za takie określona oświadczeniem złożonym przez powódkę. W tej sytuacji zastosowania nie miała Konwencja CMR, tylko art. 799 k.c., który wyłącza odpowiedzialność spedytora za osoby, którymi się posługuje przy wykonaniu zlecenia, jeśli nie ponosi winy w wyborze. Ze względu na profesjonalny charakter działalności firmy G.K. i inne przesłanki po jego stronie, o których mowa w uzasadnieniu, Sąd uznał za skuteczne wyłączenie odpowiedzialności pozwanej jako spedytora. Dla tego stanowiska nie ma znaczenia, że okazało się, iż mający dokonać przewozu w wyniku podzlecenia przewoźnik o nazwie E., wyszukany przez G. K. na giełdzie towarowej „G.” oznaczał nieznaną osobę, która pod tego przewoźnika się podszyła, posługując się dowodem osobistym zgłoszonym jako utracony.

W skardze kasacyjnej powodowa Spółka zarzuciła Sądowi Apelacyjnemu naruszenie zaskarżonym w całości wyrokiem przepisów prawa materialnego, tj. art. 65 w związku z art. 774 k.c. przez niewłaściwe zastosowanie; art. 1 Konwencji CMR przez jego niezastosowanie i uznanie umowy za umowę spedycji; art. 794 § 1 k.c. przez jego błędną wykładnię; § 6 w związku z § 10 wskazanego wcześniej rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa przez ich niezastosowanie oraz pominięcie § 31 i § 33 OPWS załączonego do pozwu; art. 65 k.c., przez niewłaściwe zastosowanie; art. 3 w związku z art. 17 Konwencji CMR przez niezastosowanie. Naruszenie przepisów postępowania dotyczy art. 328 § 2 i art. 217 w związku z art. 236 k.p.c. przez pominięcie w treści uzasadnienia części zebranego w sprawie materiału dowodowego. Skarżący wniosł o uchylenie zaskarżonego wyroku i orzeczenie zgodnie z żądaniem pozwu, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania wraz z rozstrzygnięciem o kosztach postępowania. W odpowiedzi pozwana wniosła o oddalenie skargi kasacyjnej i zasądzenie na jej rzecz kosztów postępowania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Rozstrzygnięcie sporu między stronami zależy od kwalifikacji prawnej umowy zawartej między stronami albo jako umowy spedycji, tak jak uznał Sąd Apelacyjny, albo umowy przewozu, zgodnie z rozstrzygnięciem Sądu Okręgowego. Według art. 774 k.c. przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie

działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Z kolei, zgodnie z art. 794 § 1 k.c. przez umowę spedycji spedytorski zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem.

Na tle przepisów dotyczących obu umów w polskim kodeksie cywilnym oraz w kodeksach cywilnych wielu obcych systemów prawnych wyrażane jest stanowisko orzecznictwa, że rozstrzygnięcie wskazanego problemu zależy przede wszystkim od treści konkretnie zawartej umowy. Jest to spowodowane bardzo bliską konstrukcją obu umów nazwanych, ale w związku z tym potrzebą wyróżnienia *essentialia negotii*, właściwych dla każdej z nich. W doktrynie stwierdza się w takim wypadku, że przewidzenie składników określonych mianem przedmiotowo - istotnych decyduje o ważności i skuteczności danej umowy. W wypadku umowy spedycji i przewozu jest to utrudnione także ze względu na możliwe wykonywanie przewozu przez spedytora, który ma wówczas jednocześnie prawa i obowiązki przewoźnika (art. 800 k.c.).

Istotą umowy spedycji są świadczenia spedytorskie, które nie mogą polegać tylko na przewozie, gdyż wówczas ma się do czynienia z umową przewozu, do której art. 794 i nast. k.c. nie mają zastosowania. Mając tego świadomość, Sąd drugiej instancji ustalił, że pozwany miał nie tyle przewozić zleconą przesyłkę, ile organizować jej przewóz przez znalezienie przewoźnika. Ustalił tak, mimo że pozwana przyjęła zlecenie przewozu w ramach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej, wpisanej do rejestru przedsiębiorców w KRS jako przewóz lądowy. Z pozwaną zostało ustalone wynagrodzenie przewoźnika, a więc składnik istotny umowy przewozu, chociaż pozwana nie posiadała własnych pojazdów do przewozu. Nie jest to jednakże wymagane do zawarcia skutecznej umowy przewozu, przewoźnik może więc realizować przewóz pojazdami nie należącymi do niego.

Skoro w okolicznościach rozpoznawanej sprawy, jedynym świadczeniem pozwanego miał być przewóz wykonany w rzeczywistości przez podzlecenie go innemu przedsiębiorcy, to spełnione są z pewnością przesłanki wymagane dla

umowy przewozu, a brak jest przynajmniej jednego z innych niż przewóz świadczeń, o których stanowi art. 794 § 1 k.c. Według poglądu Sądu Najwyższego, wyrażonego w wyroku z dnia 6 października 2004 r., I CK 199/04 (nie publ.), jeżeli przedsiębiorca oferuje tylko przewóz rzeczy, a nawet czynności konkludentne nie wskazują na wystąpienie postanowień umownych, obejmujących usługi związane z przewozem, to umowa zawarta przez przyjęcie takiej oferty jest ściśle umową przewozu, a nie umową spedycji. Na takim stanowisku stanął również Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 20 lutego 2018 r., V CSK 205/17. Należy się zgodzić z takim zapatrywaniem, podobnie jak z twierdzeniem, że usługi spedycyjne winno się uważać za takie, które stanowią sobą fachową pomoc w obsłudze przewozu towarowego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 1971 r., I CR 566/70, OSNC 1971, nr 9, poz. 157).

Z kolei, istotą umowy przewozu rzeczy jest ich przemieszczenie z jednego miejsca w drugie i to przemieszczenie powinno być zasadniczym, a nie ubocznym przedmiotem umowy (tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 31 marca 2005 r., V CK 510/04, nie publ.).

Pozwana w działalności gospodarczej, na potrzeby zawieranych umów posługuje się przygotowanym przez siebie formularzem, który wypełnia i przedstawia kontrahentom do podpisania. Jest oczywiste, że użycie formularza (wzorca umownego) w obrocie gospodarczym stanowi ułatwienie dla stron, ale formularz jest tylko projektem umowy i nie decyduje o jej rodzaju, podobnie jak nie warunkuje tego nazwa (tytuł) umowy zamieszczona na początku formularza. Decydujące znaczenie ma zgodny zamiar stron i cel umowy, wyrażany przez jej treść (art. 65 § 2 k.c.).

Ze względu na współpracę stron w zakresie transportu towarów można założyć zaufanie powoda do pozwanego i przez to nie przywiązywanie należytej wagi do tytułu i pewnych sformułowań tzw. zlecenia spedycyjnego, firmowanego nazwą pozwanego i na stałe wydrukowane w tym zleceniu świadczenia w postaci „organizacji usługi spedycyjnej”, mimo że w treści tego zlecenia znajdują się tylko *essentialia negotii* umowy przewozu.

Zlecenie usługi w rozpoznawanej sprawie nie zostało należycie wyrażone w formularzu. Wyraża się to już w samej jego treści, gdyż jako przedmiot zlecenia traktuje się w nim sam przewóz, nazywając go usługą spedycyjną. O niskiej jakości zawartej umowy świadczy też nie przywiązywanie wagi do użytych w niej pojęć prawnych, jak „ładunek”, termin właściwy dla przewozu morskiego i kodeksu morskiego, zamiast „przesyłka”, o której stanowi kodeks cywilny i prawo przewozowe w zakresie przewozu lądowego, a o taki chodziło w umowie stron. Podobnie, wadliwe jest użycie terminu „stawka”, zamiast „wynagrodzenie”, którym posługuje się ustawodawca. Na niekorzyść pozwanego działa też odwołanie się w „zleceniu” do Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych (OPWS), gdyż z ich treści w wersji z 2010 r., zwłaszcza z § 3 ust. 1, § 4 oraz § 7 ust. 2 wynika, że zamiarem pozwanego, przy takim jak w rozpoznawanej sprawie sformułowaniu zlecenia nie było zawarcie umowy spedycji, a tylko przewozu.

Powód wszczął w terminie odpowiednie postępowanie reklamacyjne, które zlekceważone przez przewoźnika nieudzieleniem odpowiedzi skutkuje, zgodnie z § 10 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego (Dz.U. z 2006 r. Nr 38, poz. 266), uwzględnieniem reklamacji. To sprawia, że według jednego poglądu jest to przyznanie bezwarunkowej racji zleceniodawcy przewozu, a według drugiego poglądu stanowi domniemanie wzruszalne (*praesumptio iuris tantum*) co do wystąpienia okoliczności objętych reklamacją, jednak w niniejszej sprawie nie ma to większego znaczenia, gdyż przewoźnik nie przedstawił dowodów obalających twierdzenia zleceniodawcy zawarte w reklamacji. Można więc zasadnie przyjąć, że zgodził się z powodem odnośnie do treści zawartej umowy i skutków jej niewykonania (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 2016 r., II CSK 746/15, nie publ. oraz uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 2005 r., I CK 580/04, nie publ.).

Mając na uwadze przeprowadzone wywody przyjąć należy, że Sąd pierwszej instancji na podstawie całokształtu zebranego materiału dowodowego prawidłowo zrekonstruował stan faktyczny w sprawie, co znalazło potwierdzenie w uzasadnieniu Sądu Apelacyjnego. Sąd ten uznał za własne ustalenia okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy, czyniąc z nich podstawę faktyczną wyroku.

Jednakże dokonał błędnej oceny prawnej, która w uzasadnieniu Sądu Okręgowego została prawidłowo wykazana wraz z przekonującym przedstawieniem podstaw prawnych odpowiedzialności pozwanego za niewykonanie umowy przewozu. Dotyczy tego również zastosowanie w sprawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238) i wykazanie braku okoliczności zwalniających pozwanego od odpowiedzialności na gruncie tej konwencji (art. 17 ust. 2, 4 i 5 w związku z art. 18 ust. 1).

Mając to na uwadze należało na podstawie art. 398¹⁶ k.p.c. orzec jak w sentencji, rozstrzygając o kosztach postępowania na podstawie art. 98 w związku z art. 391 § 2 i art. 398²¹ k.p.c.

aj