



Sygn. akt V CSK 191/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 sierpnia 2019 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Tomasz Szanciło (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Małgorzata Manowska

SSN Kamil Zaradkiewicz

w sprawie z powództwa Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji "X." S.A. w W.
przeciwko E. s.r.o. w K. (Republika Czeska) i M. w B. (Węgry)
o zapłatę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym
w Izbie Cywilnej w dniu 27 sierpnia 2019 r.,
skargi kasacyjnej strony powodowej od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...) z dnia 28 grudnia 2017 r., sygn. akt V ACa (...),

I. uchyla zaskarżony wyrok w punktach 1 i 2 w stosunku do E. s.r.o w K. (Republika Czeska) i w tym zakresie przekazuje sprawę Sądowi Apelacyjnemu w (...) do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania kasacyjnego;

II. oddala skargę kasacyjną w pozostałym zakresie;

III. zasądza od Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji "X." S.A. w W. na rzecz M. w B. (Węgry) kwotę 5.400 (pięć tysięcy czterysta złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.

UZASADNIENIE

Powódka Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „X.” S.A. w W. (dalej: X.) wniosła o zasądzenie od pozwanych E. s.r.o. w K. (dalej: E.) oraz M. w B. (dalej: K.) solidarnie kwoty 1.192.172,62 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia wniesienia pozwu i kosztami procesu. W odpowiedziach na pozew pozwane spółki wniosły o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie kosztów procesu.

Pismem z dnia 30 listopada 2015 r. X. wniosła - na wypadek uwzględnienia zarzutu co do naruszenia zasady walutowości - o zasądzenie solidarnie (ewentualnie *in solidum*) od pozwanych ww. kwoty wraz z ustawowymi odsetkami, ewentualnie kwoty 302.098,83 euro wraz z ustawowymi odsetkami.

Wyrokiem z dnia 29 grudnia 2016 r. Sąd Okręgowy w G. oddalił powództwo i orzekł w przedmiocie kosztów procesu.

Sąd Okręgowy ustalił, że w dniu 4 stycznia 2011 r. G. S.A. w L. (dalej: G.) zawarł ze spedytorem (E.) ramową umowę spedycji. Na jej podstawie spedytor był odpowiedzialny względem zleceniodawcy za wybór i działalność przewoźników, a przy wyborze przewoźnika powinien zachować należytą ostrożność (§ 2). Spedytor nie mógł odsprzedawać przewozów zleconych przez zleceniodawcę na internetowych giełdach transportowych (§ 3 pkt 3). Do obowiązków spedytora należało m.in. zapewnienie przez przewoźników przestrzegania instrukcji otrzymanych od zleceniodawcy (§ 3 pkt 2b). Załącznik do umowy spedycji wskazywał stawki za samochód oraz liczbę samochodów.

E. jako spedytor zleciła pisemnie wykonanie przewozu K., z którym pozostawała w relacjach gospodarczych i już wcześniej zlecała przewóz towarów dla G.. E. nie poinformowała K. o zakazanie odsprzedawania przewozów na internetowych giełdach transportowych ani też nie wskazywała, że K. winna wykonać przewóz samodzielnie. K. zlecił wykonanie transportu E., który wykonywał wcześniej transport dla K. Zlecenie wykonania przewozu umieścił na płatnej platformie internetowej T., gdzie należy się zarejestrować; podczas rejestracji dane są sprawdzane i weryfikowane. K. otrzymał od E. ubezpieczenie, które sprawdził u

ubezpieczyciela; ubezpieczenie było ważne i opłacone. E. posiadał licencję na wykonywanie przewozów. K. zweryfikował jego węgierski KRS. Otrzymał dane kierowców i numery rejestracyjne pojazdów, które miały przewieźć towar. E. wiedziała, że K. korzysta z międzynarodowych platform internetowych, a wcześniejsze przewozy wykonywał za pomocą podwykonawców.

W dniu 1 lipca 2011 r. w G. o/HM „C.” w O. k/R. stawili się kierowcy G. T. i P. E., samochodami z naczepami o numerach rejestracyjnych (...) i (...). Towar w ilości 22,424 ton i 22,553 ton miedzi został wydany i załadowany na naczepy. Jako przewoźnika realizującego przewóz wskazano w dokumentach K., a w listach przewozowych jako przewoźnika wskazano E. Załadowany towar nie dotarł do miejsca docelowego. Po zgłoszeniu kradzieży Prokuratura Rejonowa w L. wszczęła postępowanie w sprawie, które następnie zostało umorzone. Z uwagi na zniknięcie ładunku, pismami z dnia 5 lipca 2011 r., G. zgłosił do E. reklamację oraz szkodę „X.”, z którą łączyła go generalna umowa ubezpieczenia z tytułu ubezpieczenia ładunków w transporcie międzynarodowym. G. wskazał powódce wartość szkody na kwoty 165.330,75 euro i 160.223,81 euro. X. uznała roszczenie, w związku z czym w dniach 31 sierpnia 2011 r. i 1 września 2011 r. przełała na rzecz G. kwoty 696.581,18 zł i 666.995.70 zł.

Na podstawie tak ustalonego stanu faktycznego Sąd Okręgowy wskazał, że dopiero w piśmie procesowym z dnia 30 listopada 2015 r. powódka zgłosiła żądanie ewentualne zasądzenia od pozwanych kwoty 302.098,83 euro, a wcześniejsze żądanie zasądzenia należności w złotych polskich było niezasadne. Nabyte przez powódkę, jako ubezpieczyciela (art. 828 § 1 k.c.), roszczenie jest zasadniczo tym samym roszczeniem, które przysługiwało poszkodowanemu (G.) wobec osoby ponoszącej odpowiedzialność cywilną za szkodę. Z art. 27 ust. 2 konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów z dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r., nr 49, poz. 238 ze zm.; dalej: konwencja CMR) nie wynika obowiązek dochodzenia roszczenia przez powoda w walucie polskiej, a ten przepis dotyczy zasady przeliczenia odszkodowania. Na przeszkodzie sformułowania żądania w walucie obcej nie stoi także art. 358 § 1 k.c. G. wystawił swoim kontrahentom faktury w euro, w takiej też walucie kontrahenci spółki byli obowiązani do zapłaty za utracony towar. Tym samym w takiej samej walucie

wyrażona jest szkoda, jaką poniósł G., a za jaką powódka wypłaciła odszkodowanie. Nie ma znaczenia, że wypłata odszkodowania nastąpiła w złotych polskich. Wypłacając odszkodowanie, powódka jedynie przeliczyła szkodę na złote polskie według kursu NBP. Żądanie zasądzenia należności w euro powódka zgłosiła dopiero w dniu 30 listopada 2015 r., a więc zasadny był zarzut przedawnienia roszczenia, zgodnie z art. 32 ust. 1 zd. 1 konwencji CMR. Ponieważ doszło do całkowitego zaginięcia przewożonego towaru, a umówionym terminem dostawy ładunku był dzień 4 lipca 2011 r., to roczny termin przedawnienia rozpoczynał bieg od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy, tj. od dnia 4 sierpnia 2011 r. Termin przedawnienia upłynął z dniem 4 sierpnia 2012 r. Świadczenia pieniężne wyrażone w różnych walutach są świadczeniami rodzajowo odmiennymi i określenie świadczenia pieniężnego w innej walucie oraz zgłoszenie żądania zapłaty tak określonej kwoty stanowi przedmiotową zmianę powództwa (art. 193 § 3 k.p.c.), która prowadzi do przerwania biegu przedawnienia. Nadto, skoro odpowiedzialność E. powódka wywodziła z umowy spedycji łączącej spedytora z G., to mając na uwadze treść art. 803 § 1 i 2 k.c. i to, że towar miał zostać dostarczony w dniu 4 lipca 2011 r., roszczenie w chwili zgłoszenia żądania ewentualnego było przedawnione.

Sąd Okręgowy uznał, że powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie także z innych przyczyn. K., jako podwykonawca, nie ponosił odpowiedzialności na podstawie konwencji CMR. Na jej gruncie nie jest dopuszczalne bezpośrednie dochodzenie roszczeń przez osobę uprawnioną od podwykonawcy z pominięciem przewoźnika powierzającego mu przewóz, z wyjątkiem odbiorcy. Nadawca ma prawo dochodzenia odszkodowania wyłącznie od głównego przewoźnika, z którym zawarł umowę przewozu, a dopiero ten przewoźnik będzie mógł dochodzić roszczeń od swojego podwykonawcy. Skoro G., jako nadawcy przesyłki, nie przysługuje roszczenie wobec podwykonawcy, zatem to roszczenie nie przysługuje powódce. Ponadto wskazano na brak podstaw do uznania odpowiedzialności K. na podstawie czynów niedozwolonych z uwagi na niewykazanie przesłanek tej odpowiedzialności. Miało tu zastosowanie prawo polskie, a X. nie wykazała, aby K. przekroczył mierniki i wzorce wynikające z przepisów, zwyczajów, utartej praktyki i zasad współżycia społecznego. Powódka upatrywała niedochowania należytej

staranności przez K. w zamieszczeniu ogłoszenia o przewozie na platformie T., ale K. nie został poinformowany o zakazie w tym przedmiocie. O zakazie odsprzedaży przewozów na internetowych portalach giełdowych została poinformowana jedynie E. Co prawda E. powoływała się na przekazanie tej informacji K., ale jej twierdzenia w tym zakresie Sąd Okręgowy uznał za niewiarygodne. E. nie przekazywała także K., że ma wykonać przewóz osobiście, tzn. za pomocą własnych kierowców i samochodów. Wybierając na podwykonawcę E., K. kierował się wcześniejszą, dobrą współpracą z tym podmiotem, uzyskał dokumenty rejestracyjne przyszłego podwykonawcy, jego polisę OC oraz dane kierowców i numery rejestracyjne samochodów. Pozwany dochował więc staranności w procesie dokonywania zlecenia i miał podstawy uważać, że platforma internetowa jest odpowiednio zabezpieczona technicznie i potencjalny kontrahent jest rzetelny. Powódka nie wykazała zatem ani bezprawności zachowania K., w tym winy, ani też związku przyczynowego pomiędzy jego zachowaniem a powstałą szkodą.

Odnosząc się do solidarnej odpowiedzialności pozwanych Sąd Okręgowy wskazał, że konwencja CMR nie wprowadza solidarnej odpowiedzialności przewoźnika i jego podwykonawcy. E. zleciła K. wykonanie przewozu jako spedytor. W umowie spedycji G. i E. postanowiły o zastosowaniu przepisów prawa polskiego. Z umowy wynikało zobowiązanie spedytora do zapewnienia przez przewoźników przestrzegania instrukcji otrzymanych od G.. Jedną z takich instrukcji był zakaz odsprzedaży, o którym E. nie poinformowała K., co wskazuje na brak dochowania przez E. staranności w wykonaniu umowy. Sąd Okręgowy podkreślił, że spedytor może uwolnić się od odpowiedzialności za szkody spowodowane przez innego spedytora lub przewoźnika, jeżeli wykaże, że nie ponosi winy w ich wyborze (art. 799 k.c.), a więc gdy wykonanie czynności spedycyjnych lub samą przesyłkę powierzy przewoźnikowi lub spedytorowi, którego profesjonalizm i jakość świadczonych usług budzą zaufanie. Posiadanie przez K. stosownych zezwoleń i licencji, polisy ubezpieczenia OC oraz doświadczenia, a tym samym statusu przewoźnika nie było kwestionowane. Niepoinformowanie K. o zakazie odsprzedaży przewozów na giełdach transportowych nie miało znaczenia dla oceny winy E. w wyborze przewoźnika, w szczególności nie skutkowało uznaniem tej winy. E. posłużyła się przewoźnikiem zapewniającym należyte wykonanie

powierzonego mu przewozu, jak i należycie ubezpieczonym. E. nie powierzyła przesyłki K. wbrew zleceniu, bowiem nie odsprzedała przewozu K. na giełdzie transportowej. Postanowienia umowy spedycji nie rozszerzyły odpowiedzialności E. jako spedytora.

Sąd Okręgowy przyjął, że dopuszczalne jest ograniczenie odpowiedzialności odszkodowawczej spedytora do określonej w umowie kwoty. Odwołano się do Ogólnych polskich warunków spedycyjnych (OPWS), opracowanych przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki, zatwierdzonych uchwałą Rady Izby nr 35 z dnia 11 października 2002 r. (zaaprobowanych uchwałą Prezydium Krajowej Izby Gospodarczej nr 59/15/2003 z dnia 23 kwietnia 2003 r.). E. i G. wskazały, że OPWS znajdują zastosowanie do zawartej umowy spedycji (§ 10 pkt 5). Jak stanowił § 25 ust. 1 umowy, wypłacone przez spedytora odszkodowanie, należne osobie uprawnionej z tytułu zawartej umowy spedycji, ograniczone było do zwykłej wartości towaru, określonej w fakturze handlowej, a w razie jej braku - określonej na podstawie ceny giełdowej, rynkowej lub w oparciu o normalną wartość rzeczy tego samego rodzaju i jakości, przy czym wypłacone przez spedytora odszkodowanie nie mogło przekroczyć kwoty 2 SDR za 1 kg wagi brutto przesyłki brakującej lub uszkodzonej, a łącznie kwoty 50.000 SDR za każde zdarzenie, chyba że od osoby, za którą spedytor ponosi odpowiedzialność, uzyskane zostałyby odszkodowanie w kwocie wyższej.

Ponadto Sąd Okręgowy uznał za zasadne wskazanie - jako wysokości poniesionej szkody - ceny sprzedaży towarów podanej w fakturach VAT, która to kwota stanowiła cenę rynkową, jak również zarzuty dotyczące przyczynienia się G. do powstania szkody. G. wydał towary innemu przewoźnikowi niż wskazany w dokumentacji, nie sprawdził osób, którym wydał towary. Po odbiór towaru podstawiono inne samochody (z innymi numerami rejestracyjnymi) niż awizowane przez K. Dokonując załadunku towarów, G. miał (a przynajmniej powinien mieć) świadomość, że przewoźnikiem nie jest K.

Apelacja powódki od powyższego wyroku została oddalona przez Sąd Apelacyjny w (...) wyrokiem z dnia 28 grudnia 2017 r.

Sąd Apelacyjny podzielił ustalenia Sądu Okręgowego, a nieco odmiennie ocenił znaczenie § 2 umowy spedycji w kontekście odpowiedzialności spedytora poza granice określone art. 799 k.c. Prawidłowa wykładnia tego postanowienia umowy powinna prowadzić - zdaniem tego Sądu - do wniosku, że odpowiedzialność spedytora za działalność przewoźników została rozszerzona o wymagania wymienione w § 2 ust. 1 pkt a, b i c., tj. przy wyborze przewoźnika spedytor powinien zachować należyłą staranność, przez co rozumiało się w szczególności wybór takich osób, które spełniały wymagania: a) zapewniały należyte zabezpieczenie ładunku w trakcie transportu i postoju oraz właściwe wykonanie zleconych im czynności; b) posiadały wymagane przepisami prawa koncesje oraz inne zezwolenia, mające związek z prowadzoną działalnością i zleconymi przewozami; c) posiadały aktualne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego z włączonym ryzykiem rabunku i kradzieży, na sumę gwarancyjną minimum 200.000 USD. Do obowiązków spedytora określonych w § 3 ust. 2 lit. b umowy należało natomiast przestrzeganie instrukcji przewozowych, załadunkowych i spedycyjnych otrzymanych od zleceniodawcy, a zgodnie z ust. 3 tego paragrafu umowy spedytor nie mógł odsprzedawać przewozów zleconych przez zleceniodawcę na internetowych giełdach transportowych. Odpowiedzialność E. za działalność przewoźników została rozszerzona - w stosunku do granic odpowiedzialności określonych w art. 799 k.c. - o wymagania wyliczone w umowie spedycji. Zakaz odsprzedaży przewozów na giełdach internetowych nie wynikał z rozszerzonej odpowiedzialności spedytora za dalszych przewoźników, tylko z powołanych obowiązków spedytora. E. była zobowiązana do poinformowania przewoźnika o zakazie odsprzedawania przewozu na giełdzie transportowej także przez kolejnych przewoźników, ale tego nie uczyniła, a uchybienia nie mogą konwalidować okoliczności, że dokonała wyboru przewoźnika po wykonaniu szeregu czynności sprawdzających, bazując na dotychczasowej, bezproblemowej współpracy stron i mając na uwadze, że wszelkie poprzednie przewozy - w szczególności dla G. - K. wykonywał osobiście albo zlecał je swojemu zaufanemu przewoźnikowi. Fakt, że E. dokonała prawidłowego wyboru przewoźnika nie oznacza, że nie ponosi winy za brak wywiązania się ze swoich obowiązków określonych w § 3 ust. 2 lit. b (przestrzeganie instrukcji przewozowych,

załadunkowych i spedycyjnych otrzymanych od zleceniodawcy) i w § 3 ust. 3 (zakaz odsprzedawania przewozów zleconych przez zleceniodawcę na internetowych giełdach transportowych) umowy spedycji.

Przeszkodą do przypisania E. odpowiedzialności za wykonanie umowy spedycji niezgodnie ze zleceniem (art. 471 w zw. z art. 474 w zw. z art. 737 w zw. z art. 796 k.c.) jest przedawnienie dochodzonego roszczenia. Sąd Apelacyjny podzielił pogląd Sądu Okręgowego, że szkoda G. jest wyrażona w euro. Okoliczność, że powódka wypłaciła odszkodowanie w walucie polskiej, nie ma znaczenia, zwłaszcza że G. wyliczył w euro wartość roszczenia z tytułu szkody. Powódka uwzględniła tak wyliczoną wartość szkody i jedynie dokonała jej przeliczenia na polską walutę według kursu NBP. Wybór między zapłatą w walucie zagranicznej a zapłatą w walucie krajowej należy do dłużnika (art. 358 § 1 k.c.). Zobowiązanie dłużnika jest zobowiązaniem przemennym w rozumieniu art. 365 § 1 k.c. Oświadczenie dłużnika o wyborze waluty ma charakter kształtujący, musi być złożone w sposób stanowczy i niebudzący żadnych wątpliwości co do jego znaczenia i intencji. Skoro przedmiotem zobowiązania, z którego wyniknęła szkoda, było świadczenie wyrażone w euro, co zostało potwierdzone fakturami VAT wystawionymi przez G., to właśnie w tej walucie powinno zostać spełnione świadczenie na rzecz G. Obowiązek naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania stanowi element zobowiązania, a tym samym świadczenie polegające na naprawieniu szkody z tego tytułu poprzez zapłatę określonej sumy pieniężnej powinno zostać określone w walucie zobowiązania. Stosownie do art. 828 § 1 i art. 518 § 1 pkt 4 k.c. roszczenie przechodzące na ubezpieczyciela jest zasadniczo tym samym roszczeniem, które przysługiwało poszkodowanemu wobec sprawcy szkody. Skoro G. mógł dochodzić odszkodowania jedynie w walucie swojego zobowiązania, to takie samo roszczenie przysługiwało powódce. Stanowisko strony skarżącej, że obie pozwane spółki zaakceptowały dokonany przez powódkę wybór waluty poprzez brak sprzeciwu, Sąd Apelacyjny uznał za niezasadne. Powódce, jako wierzycielowi, nie przysługuje prawo zmiany waluty w jakiej dochodzi roszczenia, bowiem wybór waluty należy jedynie do dłużnika (art. 358 § 1 k.c.). Ponadto pozwane wносиły o oddalenie powództwa w całości. Dodatkowo powódka nie mogła domniemywać dorozumianej

zgody na spełnienie świadczenia w złotych polskich, bowiem wybór waluty powinien nastąpić w sposób wyraźny. Samego zarzutu naruszenia zasady walutowości Sąd Apelacyjny nie uznał za spóźniony. Zarzut ten dotyczy prawa materialnego, a art. 207 § 3 k.p.c. dotyczy zarzutów procesowych. Dodatkowo na rozprawie w dniu 25 listopada 2015 r. powódka nie zgłosiła zastrzeżenia do protokołu w trybie art. 162 k.p.c., czym pozbawiła się prawa powoływania się na to uchybienie w dalszym toku postępowania.

Sąd Apelacyjny uznał, że wystąpienie z powództwem o zapłatę wyrażonym w złotych polskich nie mogło doprowadzić do przerwania biegu terminu przedawnienia roszczenia wyrażonego w euro. Brzmienie art. 358 § 1 w zw. z art. 365 § 1 k.c. wskazuje, że świadczenia pieniężne wyrażone w obcych walutach są świadczeniami rodzajowo odmiennymi. Przedmiotowa zmiana powództwa, polegająca na tym, że powód występuje z nowym roszczeniem zamiast lub obok roszczenia pierwotnego (a za całkowicie nowe roszczenie należy wystąpienie z roszczeniem wyrażonym w innej walucie), prowadzi do przerwania biegu przedawnienia, jednak w odniesieniu do nowego roszczenia przerwa nastąpiła dopiero w chwili, gdy powódka skutecznie dokonała jego zgłoszenia. X., jako profesjonalista świadczący usługi w zakresie ubezpieczeń ładunków w transporcie międzynarodowym, powinna w prawidłowy sposób i we właściwej walucie formułować swoje roszczenia regresowe. Z art. 23 ust. 1 i 7 w zw. z art. 27 ust. 2 konwencji CMR nie wynika bezwzględny obowiązek dochodzenia roszczenia w walucie polskiej, a zamieszczone tam wskazanie dotyczące zasady przeliczania odszkodowania, w sytuacji, gdy nie jest ono wyrażone w walucie polskiej, świadczy o dopuszczalności formułowania roszczenia w walucie obcej, a nadto w sprawie brak jest podstaw do formułowania roszczeń na podstawie tej konwencji.

Wobec uznania za skuteczny zarzut przedawnienia roszczenia w stosunku do E. Sąd Apelacyjny uznał, że nie zachodzi potrzeba dokonywania oceny, czy postanowienia umowne wyłączyły ograniczenia odpowiedzialności spedytora wynikające z OPWS oraz z art. 473 § 2 k.c. Sąd ten zwrócił też uwagę na treść art. 794 k.c., z którego wynika, że dokonując czynności prawnych, spedytor może występować na zewnątrz zarówno w imieniu własnym, jak i w imieniu dającego zlecenie. Przy dokonywaniu czynności faktycznych rozróżnienie to nie wchodzi

w grę. Poza tym przy niektórych czynnościach, np. przy odbiorze przesyłki, gdy spedytor nie jest wskazany w dokumencie przewozowym jako formalny odbiorca, nie może on występować we własnym imieniu. Dający zlecenie może w umowie albo wyłączyć, albo ograniczyć możliwości występowania przez spedytora we własnym imieniu. Występując we własnym imieniu, spedytor pełni funkcję zastępcy pośredniego i sam staje się podmiotem praw i obowiązków wynikających z dokonanych czynności. W stosunkach wewnętrznych (między spedytorem a dającym zlecenie) te prawa i obowiązki - tak jak wówczas, gdy spedytor występuje w imieniu dającego zlecenie - idą na rachunek zleceniodawcy. Do przejścia ich na dającego zlecenie w stosunkach zewnętrznych (wobec przewoźnika, dalszego spedytora itd.) konieczne jest przelanie ich (scedowanie) na zleceniodawcę. Dokonanie tej czynności jest obowiązkiem spedytora (art. 740 w zw. z art. 796 k.c.). Powódka nie wykazała, zdaniem Sądu Apelacyjnego, a właściwie nie przedstawiła stanowiska i nie zawnioskowała żadnego dowodu celem ustalenia, jaki był charakter spedycji wykonywanej przez E.. Z treści umowy spedycji nie wynikało jednoznacznie, czy w stosunkach zewnętrznych spedytor działał w imieniu własnym, czy w imieniu dającego zlecenie. Ustalenie w tym przedmiocie jest kluczowe dla przyjęcia możliwości formułowania przez powódkę roszczenia na podstawie konwencji CMR w stosunku do K.. Z zamówienia z dnia 29 czerwca 2011 r. wynika, że to E. zleciła K. przewóz towarów należących do G.. K. zawarł umowę przewozu z E., która działała jako spedytor. Z umowy spedycji nie wynika wprost, czy spedytor był umocowany do występowania w imieniu G., czy też przy organizacji przewozu miał działać w imieniu własnym. Z okoliczności faktycznych wynika, że E. swoich roszczeń w stosunku do przewoźnika nie przelała na rzecz G., a więc powódka nie wykazała swojej legitymacji do występowania z roszczeniem w stosunku do K. na podstawie konwencji CMR. Zgromadzone dokumenty uzasadniały wniosek, że to E. była stroną umowy przewozu zawartej z K.. Skoro G. nie był stroną umowy przewozu, to nie przysługiwało mu roszczenie względem K., a zatem powódka nie mogła nabyć takiego roszczenia na podstawie art. 828 § 1 k.c.

Skargę kasacyjną od powyższego wyroku w całości wniosła powódka, zarzucając naruszenie:

I. przepisów prawa materialnego:

1) art. 3 w zw. z art. 36 konwencji CMR poprzez błędną wykładnię, polegającą na przyjęciu, że K. nie ponosi odpowiedzialności za utratę ładunku, pomimo iż realizował przewóz jako pierwszy przewoźnik;

2) art. 4 konwencji CMR poprzez błędną wykładnię, polegającą na przyjęciu, że nadawca wpisany do listu przewozowego nie jest uprawniony do dochodzenia roszczenia od przewoźnika;

3) art. 75 ust. 3 pkt 2 lit. b w zw. z art. 1 ust. 3 ustawy z dnia z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (aktualnie: t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 1983 ze zm.; dalej pr. przew.) w zw. z art. 12 konwencji CMR poprzez błędną wykładnię i przyjęcie, że K. nie odpowiada za zaginięcie towaru wobec nadawcy przesyłki;

4) art. 738 § 2 w z. z art. 796 k.c. poprzez niezastosowanie i przyjęcie, że nawet w wypadku uznania, iż spedytor pełni rolę nadawcy w umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, zleceniodawcy nie przysługują roszczenia wobec kolejnego podmiotu, który organizował przewóz, z tytułu zaginięcia towaru, oraz poprzez błędną wykładnię art. 740 w zw. z art. 796 k.c., polegającą na przyjęciu, iż do przejścia roszczeń spedytora wobec takiego podmiotu konieczne jest ich przelanie na rzecz zleceniodawcy;

5) art. 23 ust. 1 i 7 w zw. z art. 27 ust. 2 konwencji CMR poprzez przyjęcie, że w wypadku żądania od przewoźnika odszkodowania za utratę towaru nadanego w Polsce odszkodowanie nie może być dochodzone w walucie polskiej;

6) art. 354 § 1 w zw. z art. 358 § 1 k.c. poprzez błędną wykładnię i przyjęcie, że w sytuacji, gdy umowa spedycji była wykonywana w walucie polskiej, żądanie odszkodowawcze z tytułu naruszenia umowy winno być dochodzone w walucie obcej;

7) art. 358 § 1 k.c. poprzez błędną wykładnię i pominięcie, że wobec braku jakichkolwiek zarzutów ze strony pozwanych co do waluty dochodzonego roszczenia, doszło do konkludentnego potwierdzenia przez pozwanych wyboru waluty przez powoda;

8) art. 123 § 1 k.p.c. poprzez błędną wykładnię i przyjęcie, że wystąpienie z pozwem o zasądzenie roszczenia w walucie polskiej nie przerywa biegu terminu przedawnienia w wypadku zgłoszenia żądania ewentualnego zasądzenia roszczenia w walucie obcej;

II. przepisów postępowania, które miało istotny wpływ na wynik sprawy:

1) art. 207 § 6 k.p.c. poprzez przyjęcie, że twierdzenia pozwanych dotyczące zasady walutowości nie były spóźnione;

2) art. 162 k.p.c. poprzez przyjęcie, że zastrzeżenie do protokołu co do uchybienia przepisom postępowania winno być dokonane pomimo braku wydania przez sąd jakiegokolwiek postanowienia bądź zarządzenia.

Wskazując na powyższe zarzuty, skarżąca wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Apelacyjnemu, z rozstrzygnięciem o kosztach procesu.

W odpowiedziach na skargi kasacyjne pozwane wniosły o jej oddalenie i zasądzenie od powódki kosztów postępowania według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Pomimo że zasadą jest, iż sąd rozpoznający środek zaskarżenia powinien w pierwszej kolejności odnieść się do zarzutów o charakterze procesowym, gdyż dopiero w wypadku prawidłowo ustalonego stanu faktycznego jest możliwe dokonanie prawidłowej subsumcji, to zarzuty procesowe zawarte w skardze kasacyjnej odnosiły się do kwestii, która powinna zostać rozpoznana w dalszej kolejności, gdyż podstawowym zagadnieniem było rozstrzygnięcie, czy jednemu z pozwanych przysługiwał przymiot biernej legitymacji procesowej. Chodzi o K., co do której to spółki Sąd Apelacyjny (a wcześniej i Sąd Okręgowy) uznał, że nie może ona odpowiadać na podstawie przepisów konwencji CMR, na której powódka oparła swoje roszczenie w stosunku do tego pozwanego. Jednocześnie należy podkreślić, że X. nie formułowała żądania wobec K. w oparciu o delikt, jak również wywody w tym przedmiocie Sądu I instancji, z których wynikała niezasadność takiego ewentualnego żądania, były prawidłowe.

Jest to istotne, jako że w toku procesu było podnoszone, iż pomiędzy G. a E. została zawarta umowa przewozu (choćby pismo procesowe K. z dnia 14 grudnia 2016 r. - k. 1139), co by oznaczało, że stosunek pomiędzy E. a K. należałoby wówczas rozważać jako stosunek podwykonawstwa (podprzewozu). Sądy *meriti* tę kwestię jednak pominęły, przyjmując niejako *a priori*, że E. wykonywała na rzecz G. umowę spedycji w rozumieniu art. 794 k.c., zgodnie z którym przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swojego przedsiębiorstwa do wysłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem. Pojęcie umowy spedycji w rozumieniu przepisów kodeksu cywilnego rozciąga się na inne akty prawne, w których ustawodawca posługuje się tym terminem (zob. np. wyrok NSA z dnia 19 marca 1996 r., SA/Wr 1098/95, niepubl.). Jest to definicja o charakterze uniwersalnym, z uwagi na brak regulacji tej umowy w innych aktach prawnych.

Analogicznie, w § 1 umowy z dnia 4 stycznia 2011 r. ustalono, że spedytor (E.) zobowiązuje się świadczyć na rzecz zleceniodawcy (G.) usługi związane ze zorganizowaniem przewozu między transportem samochodowym do odbiorców krajowych i zagranicznych z oddziałów G. w O., Ż. i L., polegające na wyborze przewoźnika, którym posługuje się przy wykonywaniu niniejszej umowy. Nie można jednak pominąć, że zgodnie z art. 800 k.c. spedytor może sam wykonać przewóz i wówczas przysługują mu prawa i obowiązki przewoźnika. Skoro spedytor może wykonać przewóz przesyłki towarowej w ramach stosunku zobowiązaniowego, to wówczas mamy do czynienia z zarobkowym przewozem drogowym towarów, co oznacza, że stosunek prawny łączący strony w tym zakresie (a więc co do wykonywanego przewozu) należy

oceniać przy zastosowaniu przepisów konwencji CMR, jeżeli jest to przewóz międzynarodowy, lub przepisów prawa przewozowego, jeżeli jest to przewóz krajowy.

Elementami przedmiotowo istotnymi umowy spedycji jest zobowiązanie się spedytora albo do wysłania, albo do odbioru przesyłki na zlecenie klienta, ewentualnie wykonanie innej czynności związanej z jej przewozem za określonym wynagrodzeniem. W umowie spedycji powinny więc zostać oznaczone: przesyłka,

rodzaj i zakres usługi spedycyjnej oraz wynagrodzenia należnego spedytora. Jeżeli w umowie nie zawarto przedmiotu w postaci świadczenia spedycyjnego, umowa nie stanowi umowy spedycji. Usługi spedycyjne mają bowiem charakter fachowej pomocy w obsłudze przewozu towarowego. Jeżeli zatem strony umawiają się *de facto* na przewóz przesyłki towarowej, umowa nie jest umową spedycji, a umową przewozu. W tym wypadku chodziło o wybór przez E. przewoźnika, który przewiozłby przesyłkę towarową. Co jednak istotne, przewoźnik nie musi wykonywać umowy osobiście, ale może powierzyć przewóz w całości lub w części innemu przewoźnikowi (art. 5 pr. przew. i art. 3 konwencji CMR). Przewoźnikiem może być tylko podmiot wykonujący faktycznie przewóz w ramach działalności swojego przedsiębiorstwa lub podzlecający przewóz innemu przewoźnikowi.

Powstaje więc pytanie, czy umowa, która dotyczy jedynie wyboru przewoźnika, stanowi umowę spedycji, czy jednak umowę przewozu. W różnych państwach do tego zagadnienia podchodzi się w nieco odmienny sposób, aczkolwiek konkluzje często są do siebie zbliżone, pomimo pewnych różnic w założeniach lub w przyjętej terminologii.

W Austrii, podobnie jak w Niemczech, orzecznictwo idzie w tym kierunku, że umowy spedycji, która polega jedynie na zapewnieniu usługi transportu towarów w imieniu własnym na rachunek tego podmiotu, nie podlega konwencji CMR (zob. np. wyrok Oberster Gerichtshof z dnia 20 stycznia 1982 r., TranspR 1985, s. 133). W Belgii istnieje rozróżnienie między *commissionnaire expéditeur* i *commissionnaire de transport*. *Commissionnaire expéditeur* sam nie wykonuje transportu, ale zobowiązuje się jedynie do zapewnienia transportu (dla osób trzecich) za pośrednictwem innych podmiotów. Taka umowa wykracza poza zakres konwencji CMR. Działający na własny rachunek *commissionnaire de transport* zobowiązuje się przeprowadzić sam przewóz, więc jego status jest porównywalny do przewoźnika (zob. wyrok Hof van Beroep te Brussel z dnia 19 października 1972 r., ETL 1974, s. 608; wyrok Tribunal de Commerce de Bruxelles z dnia 12 lutego 1977 r., ETL 1978, s. 285). We Francji *commissionnaire de transport* odpowiada nie takiemu pojęciu w Belgii, ale niemieckiej koncepcji spedytora, ponieważ osoba ta zobowiązuje się nie do wykonania transportu, ale tylko opieki nad nią. Jej odpowiedzialność za szkody podczas transportu nie jest

postrzegana na tle konwencji CMR, ale francuskiego prawa krajowego, w przeciwieństwie do zwykłego przewoźnika (*transitaire*). Odpowiedzialność ta nie jest więc traktowana jako odpowiedzialność przewoźnika, ale odpowiedzialność za wynik (zob. wyrok Cour de Cassation de France z dnia 21 czerwca 1982 r., ETL 1983, s. 207). W Wielkiej Brytanii konwencję CMR stosuje się do przewoźnika, który zobowiązuje się dokonać międzynarodowego transportu drogowego towarów, bez względu czy osobiście, czy przez podwykonawcę. Nieobjęte konwencją są umowy, gdy spedytor zobowiązuje się tylko „spowodować” wykonanie transportu. Jaki jest rodzaj konkretnej umowy, należy zdecydować w drodze interpretacji w indywidualnych sprawach, na podstawie ustaleń pomiędzy stronami, z kryteria klasyfikacji przewoźnika postrzeganych w świetle konwencji CMR, czy podjął się wykonania czynności za określoną opłatę i poinformował kontrahenta o wykonywaniu transportu (zob. wyrok Court of Appeal z dnia 13 stycznia 1977 r., ETL 1977, s. 138; wyrok Queen’s Bench Division High Court of Justice z dnia 12 października 1979 r., ETL 1984, s. 411). Także w Holandii przyjmuje się, że tylko umowa przewozu jest objęta konwencją CMR, a więc gdy *Vervoerder* zobowiązał się do przeprowadzenia transportu nawet, jeżeli nie czyni tego osobiście, ale za pośrednictwem osoby trzeciej. *A contrario*, konwencji nie stosuje się do umowy, zgodnie z którą *expediteur* zobowiązuje się zorganizować transport zagraniczny. Co jednak niezwykle istotne, istnieje domniemanie zawarcia umowy przewozu, do obalenia którego zobowiązany jest spedytor (zob. wyrok *Gerechtshof den Haag* z dnia 9 stycznia 1970 r., ETL 1970, s. 587).

Na tle polskiego kodeksu cywilnego, mając na uwadze przepisy konwencji CMR, zasadny jest wniosek, że mamy do czynienia z umową przewozu, jeżeli strony wyraźnie umówią się jedynie na usługę w postaci wyboru przez jedną ze stron przewoźnika, który ma wykonać przewóz. W przeciwnym bowiem wypadku, nawet jeżeli „spedytor” sam nie wykonuje przewozu, a zleca przewóz innemu podmiotowi, mamy do czynienia z umową przewozu, przy czym podmiot faktycznie wykonujący przewóz może być rozpatrywany jako podprzewoźnik lub tzw. przewoźnik sukcesywny (w niniejszej sprawie ta druga możliwość nie mogła zajść, gdyż w rozumieniu konwencji CMR kolejnymi przewoźnikami są podmioty zobowiązane do przewiezienia przesyłki na podstawie jednej umowy zawartej

z użytkownikiem transportu - zob. wyrok SN z dnia 6 lutego 2008 r., II CSK 469/07, niepubl.). Innymi słowy, o ile w każdej sytuacji decydują postanowienia umowy, to gdy zlecenie dotyczy przewiezienia towaru, strona działa jako przewoźnik, a nie jako spedytor, jeżeli w momencie zawierania umowy wyraźnie nie zastrzeże swojemu kontrahentowi, że występuje wyłącznie jako spedytor, a więc działa jedynie w celu zawarcia umowy z innym podmiotem. W sposób niebudzący wątpliwości musi więc zostać wyrażne zastrzeżone zobowiązanie się spedytora jedynie do zorganizowania przewozu.

Treść umowy łączącej G. z E. wskazuje, że chodziło wyłącznie o wyszukiwanie przez pozwanego przewoźników celem wykonywania przez nich konkretnych przewozów. Ani z treści umowy z dnia 4 stycznia 2011 r., ani z innych dowodów zebranych w sprawie nie wynikało, aby celem tej umowy było świadczenie przez E. usług przewozu na rzecz G. Pozwany miał znaleźć właściwego przewoźnika i z ten wybór odpowiadał, co wynikało wprost z treści umowy. Takie postanowienie byłoby zbędne, gdyby chodziło o umowę przewozu, gdyż wówczas E. odpowiadałaby za podwykonawcę jak za własne działanie. Jeżeli przyjmujący zlecenie zobowiązuje się wyłącznie do znalezienia i wyboru przewoźnika i zawarcia z nim umowy, łączący strony stosunek prawny jest umową spedycji, a nie przewozu, chyba że z jej treści wynika, że faktycznym celem jest wykonanie przewozu przesyłki towarowej. W związku z tym należy przyjąć, że E. świadczyła na rzecz G. usługi spedycyjne. Implikuje to wniosek, że relacja między tymi podmiotami nie może być rozpatrywana przy zastosowaniu przepisów konwencji CMR. Jak bowiem wynika z jej art. 1 ust. 1, tę konwencję stosuje się do wszelkich umów o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami. Oznacza to, że przepisy konwencji CMR nie mają zastosowania do umowy spedycji, co jest ugruntowane również w orzecznictwie i literaturze przedmiotu państw sygnatariuszy tej konwencji.

W art. 794 § 2 k.c. przewidziano dwa rodzaje umowy spedycji. Pierwsza kategoria umów jest oparta na konstrukcji zastępstwa pośredniego, gdy spedytor podejmuje czynności we imieniu własnym, ale w interesie (na rachunek) dającego zlecenie. Z uwagi na odpowiednie zastosowanie przepisów regulujących umowę zlecenia do umowy spedycji (art. 796 k.c.) w tym wypadku spedytor

ma obowiązek wydać dającemu zlecenie wszystko, co przy wykonaniu umowy dla niego uzyskał (art. 740 zd. 2 k.c.). Dotyczy to m.in. roszczenia wobec przewoźnika w sytuacji wyrządzenia szkody w przesyłce towarowej. Jeżeli więc po stronie spedytora powstały roszczenia wobec przewoźnika, spedytor powinien przenieść przysługujące mu prawa na dającego zlecenie; w przeciwnym razie temu ostatniemu nie będzie przysługiwać legitymacja czynna do dochodzenia roszczeń w stosunku do przewoźnika z uwagi na szkodę powstałą w trakcie przewozu, a jedynie prawo dochodzenia roszczenia wobec spedytora związane z niewykonaniem obowiązku przelewu wierzytelności. W związku z tym bezzasadne było stanowisko skarżącego, że został naruszony art. 740 w zw. z art. 796 k.c. - przyjęcie bowiem tej konstrukcji umowy spedycji implikuje konieczność zastosowania instytucji przelewu wierzytelności, gdyż stroną umowy przewozu (nadawcą) jest spedytor.

Druga kategoria umów oparta jest zaś na pełnomocnictwie, tj. spedytor działa jako pełnomocnik dającego zlecenie, a więc w jego imieniu i na jego rzecz. Niezbędne jest w tym wypadku upoważnienie ze strony dającego zlecenie do występowania przez spedytora w takiej roli. W tej sytuacji stroną umowy przewozu (nadawcą) nie jest spedytor, ale mocodawca, czyli podmiot, na rzecz którego spedytor świadczy usługi spedycyjne.

Słusznie wskazał Sąd Apelacyjny, że przy dokonywaniu czynności faktycznych powyższe rozróżnienie nie wchodzi w grę. Istotne było natomiast, w jakim charakterze E. (spedytor) zawarła umowę z K. (przewoźnik). Tylko bowiem w drugiej sytuacji, a więc gdyby E. działała w imieniu i na rzecz G. (jako pełnomocnik), tej ostatniej spółce przysługiwałoby prawo dochodzenia roszczeń w stosunku do przewoźnika (na podstawie kontraktu), jako że byłaby ona stroną umowy przewozu. Ciężar dowodu wykazania tej okoliczności spoczywał na powódce, jako że to ona wywodziła z niej pozytywne dla siebie skutki prawne (art. 6 k.c.). Sąd Apelacyjny stwierdził, że X. „nie wykazała, a właściwie nie przedstawiła żadnego stanowiska i nie zawnioskowała żadnego dowodu celem ustalenia, jaki był charakter spedycji wykonywanej przez E.”. Jednocześnie Sąd ten ustalił, że o ile z treści umowy spedycji nie wynika jednoznacznie, czy w stosunkach zewnętrznych spedytor działał we imieniu własnym, czy w imieniu dającego

zlecenie, to z dokumentów przewozowych wynika, iż to E. zleciła przewóz towarów K.. W skardze kasacyjnej nie zawarto żadnych argumentów, które podważałyby te ustalenia. Stanowisko zawarte w zaskarżonym wyroku potwierdza zamówienia, w których wyraźnie wskazano, że to E. zleciła K. przewóz, a jako miejsce załadunku określono oddział G.. I chociaż w listach przewozowych jako „nadawca” został wskazany G. Oddział HM „C.” w O., jako przewoźnik E., to słowo „absender” może być rozumiane jako „nadawca”, „spedytor”, czy „wysyłający”. G. był w tym układzie jedynie załadowcą, a nie stroną umowy z K.. Niezależnie od tego, że list przewozowy stanowi wyłącznie dowód zawarcia umowy przewozu (art. 4 konwencji CMR), to w niniejszej sprawie stosunek przewozu został ukształtowany, gdy E. wybrała przewoźnika i zawarła z nim umowę. Słusznie podkreśla się w orzecznictwie, że świetle art. 4 i 9 ust. 1 konwencji CMR osoba niebędąca stroną umowy przewozu nie może być uznana za nadawcę przesyłki tylko z tej przyczyny, że została wskazana jako nadawca w liście przewozowym (zob. wyrok SN z dnia 3 września 2003 r., II CKN 415/01, OSNC 2004, nr 10, poz. 163). Z materiału dowodowego, właściwie ocenionego przez Sąd Apelacyjny, nie wynika, aby E., zawierając umowę z K., działała w imieniu i na rzecz G. Należy bowiem odróżniać pozycję nadawcy i załadowcy. Jedynie nadawca jest stroną umowy przewozu, nawet jeżeli nie sprawuje fizycznego władztwa nad przesyłką.

W związku z powyższym nie miały uzasadnienia zarzuty dotyczące naruszenia art. 3 w zw. z art. 36 konwencji CMR, gdyż K. nie był ani podprzewoźnikiem, ani przewoźnikiem sukcesywnym. Z podwykonawcą (podprzewoźnikiem) mamy do czynienia wtedy, gdy przewoźnik, wykonując zawartą umowę przewozu, powierza spełnienie świadczenia wynikającego z tej umowy innemu osobom. Co istotne, takie powierzenie nie powoduje powstania stosunku prawnego między nadawcą przesyłki a podwykonawcą przewoźnika. Nadawca może dochodzić roszczeń (na podstawie umowy przewozu) wyłącznie od przewoźnika, a nie od podprzewoźnika. Z przewozem sukcesywnym mamy natomiast do czynienia, gdy kolejni (sukcesywni) przewoźnicy przystępują do umowy zawartej między nadawcą a pierwszym przewoźnikiem i - tworząc jedną stronę umowy – wiążą się jej warunkami. W takiej sytuacji nie powstaje więc stosunek podwykonawstwa, a przewoźnicy sukcesywni odpowiadają bezpośrednio

wobec nadawcy za należyte wykonanie całego przewozu. Obie te konstrukcje wymagałyby jednak, aby stosunek prawny łączący G. i E. był stosunkiem przewozu, co nie miało miejsca.

W konsekwencji, roszczenie z tytułu umowy przewozu przeciwko K. mogło przysługiwać wyłącznie nadawcy, jako stronie umowy przewozu, z uwagi na treść art. 75 ust. 3 pkt 2 lit. b w zw. z art. 1 ust. 3 pr. przew. w zw. z art. 12 konwencji CMR, a więc E. Ponieważ jednak ta spółka nie przełała roszczeń w stosunku do przewoźnika na rzecz G. lub „X.”, powódce nie przysługiwało prawo dochodzenia roszczeń z tytułu umowy przewozu, tym bardziej, że bezzasadny był zarzut naruszenia art. 738 § 2 w z. z art. 796 k.c. Zgodnie z tym pierwszym przepisem zastępca odpowiedzialny jest za wykonanie zlecenia także względem dającego zlecenie, a jeżeli przyjmujący zlecenie ponosi odpowiedzialność za czynności swego zastępcy jak za swoje własne czynności, ich odpowiedzialność jest solidarna. Niezasadne jest stanowisko skarżącego, że ten przepis ma zastosowanie również do zlecenia przez spedytora przewozu przewoźnikowi. Taka rozszerzająca wykładnia przepisu nie ma uzasadnienia ani w jego literalnym brzmieniu, ani mając na uwadze cel przepisu. Chodzi tu bowiem o zastępstwo w działaniach spedycyjnych, a więc podspedytora (podwykonawcę). Przepis art. 738 § 2 k.c. dotyczy zatem wyłącznie przypadków powierzenia czynności spedycyjnych tzw. spedytorowi zastępczemu i jego odpowiedzialności wobec dającego zlecenie; na podstawie tego przepisu nie odpowiada natomiast przewoźnik, któremu powierzono wykonanie przewozu przesyłki towarowej. Innymi słowy, wskazany przepis nie kreuje stosunku zobowiązaniowego przewoźnika wobec kontrahenta spedytora - pomiędzy tymi podmiotami nie zachodzi stosunek kontraktowy. Przewoźnik mógłby ponosić taką odpowiedzialność wyłącznie w ramach odpowiedzialności deliktowej, ale w niniejszej sprawie - jak wskazano - taka nie zachodziła, a powódka nie wносиła o zasądzenie dochodzonej kwoty na tej podstawie.

W związku z powyższym skarga kasacyjna w odniesieniu do pozwanego K. była bezzasadna, a zatem podlegała oddaleniu, o czym orzeczono na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. Jednocześnie orzeczono o kosztach postępowania kasacyjnego poniesionych przez tego pozwanego - na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 7 w zw. z § 10 ust. 4 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22

października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. z 2015 r., poz. 1800 ze zm.), w brzmieniu obowiązującym w dacie wniesienia skargi kasacyjnej.

Jeżeli chodzi o żądanie w stosunku do drugiego z pozwanych, to najistotniejszą kwestią, przesądzającą o zasadności skargi kasacyjnej, było rozstrzygnięcie, czy doszło do przedawnienia roszczenia, jako że Sąd Apelacyjny uznał, co do zasady, że E. ponosi odpowiedzialność w stosunku do G. z tytułu nienależytego wykonania umowy spedycji. Problematyka dotyczyła możliwości dochodzenia przez „X.” roszczenia w walucie polskiej, podczas gdy spełniła ona świadczenie na rzecz swojego kontrahenta (strony umowy ubezpieczenia) w walucie obcej (euro). Stosownie do art. 803 k.c. roszczenia z umowy spedycji przedawniają się z upływem roku, przy czym w wypadku całkowitej utraty przesyłki termin przedawnienia zaczyna biec od dnia, w którym przesyłka miała być dostarczona. Termin przedawnienia roszczenia w stosunku do spedytora w niniejszej sprawie upłynął z dniem 4 lipca 2012 r., a dopiero w piśmie procesowym z dnia 30 listopada 2015 r. powódka zgłosiła żądanie ewentualne zasądzenia od pozwanych na swoją rzecz kwoty 302.098,83 euro. Bezspornie, co nie było kwestionowane, świadczenia w różnych walutach stanowią różnego rodzaju żądania, co oznacza, że powództwo o zapłatę kwoty wyrażonej w euro zostało wytoczone w momencie wniesienia tego pisma.

Wbrew twierdzeniom skarżącej kwestii waluty, w jakiej powinno być dochodzone roszczenie odszkodowawcze, nie reguluje konwencja CMR, niezależnie od tego, że ten akt prawny nie miał zastosowania w niniejszej sprawie. W jej art. 23 ust. 1 określono sytuacje, w których odpowiada przewoźnik oraz rodzaje tzw. szkód transportowych. W ust. 3 tego artykułu wprowadzono górny limit odszkodowania, odwołując się do 8,33 jednostki rozrachunkowej za 1 kilogram brakującej wagi brutto, zaś w ust. 7 podano definicję tej jednostki (specjalne prawo ciągnięcia utworzone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy). Jednocześnie w tym ostatnim ustępie, jak również w art. 27 ust. 2 określono zasady przeliczania kwoty odszkodowania na walutę państwową. Te przepisy nie regulują natomiast waluty, w jakiej świadczenie powinno zostać spełnione, pozwalają jedynie ustalić, czy kwota odszkodowania nie przekracza limitu ustalonego w konwencji CMR.

Generalną zasadą jest bowiem ograniczenie kwoty odszkodowania należnego od przewoźnika, a wprowadzenie jednolitej jednostki rozrachunkowej pozwala na ujednolicenie zasad wyliczenia tego limitu. Nie przesądza to jednak o walucie, w jakiej powinno zostać zapłacone to odszkodowanie.

Podstawowe znaczenie ma tu natomiast art. 358 § 1 k.c., zgodnie z którym jeżeli przedmiotem zobowiązania podlegającego wykonaniu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest suma pieniężna wyrażona w walucie obcej, dłużnik może spełnić świadczenie w walucie polskiej, chyba że ustawa, orzeczenie sądowe będące źródłem zobowiązania lub czynność prawna zastrzega spełnienie świadczenia wyłącznie w walucie obcej. Przepis ten, w aktualnym brzmieniu, odstępuje od zasady walutowości i wprowadza regułę, że dłużnik może zobowiązanie wyrażone w walucie obcej wykonać w walucie polskiej, o ile nie zachodzą negatywne przesłanki w nim określone. Prawo wyboru waluty zostało przyznane dłużnikowi, natomiast wierzyciel nie może domagać się wykonania zobowiązania w walucie polskiej, chyba że strony odmiennie postanowiły w umowie. Dopuszczalne jest także umowne uchylenie możliwości zapłaty w walucie polskiej. W art. 358 § 1 k.c. ustalono jedynie uprawnienie dłużnika do wyboru waluty, natomiast kurs według którego następuje, po dokonaniu wyboru waluty polskiej, przeliczenie wartości waluty obcej, określono w § 2 zd. 1 (zob. wyrok SN z dnia 16 maja 2012 r., III CSK 273/11, MoPB 2014, nr 5, s. 20-23). To uprawnienie dłużnika ma charakter *facultas alternativa* w rozumieniu art. 365 § 1 k.c. Dłużnik może skorzystać z tego upoważnienia przemienne go przez złożenie oświadczenia o wyborze waluty polskiej lub spełniając w niej świadczenie.

Faktem jest, że poszkodowany (G.) sprzedał towar, określając cenę w walucie, ale jak słusznie zauważyła skarżąca, stanowi to przedmiot innej, nieobjętej tym sporem umowy (łączącej poszkodowanego z podmiotem trzecim). W kontekście art. 358 § 1 k.c. nie można zaś abstrahować od stosunku prawnego łączącego ubezpieczyciela z ubezpieczonym, gdyż to z niego wynika obowiązek spełnienia świadczenia przez „X.”. Zgodnie z art. 828 § 1 zd. 1 k.c. jeżeli nie umówiono się inaczej, z dniem zapłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela roszczenie ubezpieczającego przeciwko osobie trzeciej odpowiedzialnej za szkodę przechodzi z mocy prawa na ubezpieczyciela do wysokości zapłaconego

odszkodowania. Ponieważ powódka weszła w uprawnienia poszkodowanego, nie sposób pominąć stosunku prawnego łączącego G. z E., wynikającego z zawartej między nimi umowy.

W doktrynie prawniczej przyjmuje się, że klauzula walutowa może odnosić się do części zobowiązania pieniężnego (tzw. ograniczona klauzula walutowa), a jeśli z takiej klauzuli nie wynika nic innego, należy przyjmować, że odnosi się ona do całego zobowiązania pieniężnego (tzw. nieograniczona klauzula walutowa). W orzecznictwie przyjęto w związku z tym, że gdy w treści zobowiązania obejmującego klauzulę walutową nie został określony sposób naprawienia szkody, jaka może wyniknąć z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, a w szczególności nie została określona waluta świadczenia mającego na celu naprawienie szkody kontraktowej, to wówczas odszkodowanie z tego tytułu powinno być określone w takiej walucie, w jakiej strony określiły walutę zobowiązania. Skoro bowiem obowiązek naprawienia szkody kontraktowej stanowi element zobowiązania, które zostało naruszone, świadczenie polegające na naprawieniu szkody z tego tytułu przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej powinno być określone w walucie zobowiązania. Waluta zobowiązania w zakresie, w jakim determinuje ona walutę świadczenia polegającego na zapłacie odszkodowania za szkodę kontraktową, może być inna niż waluta zobowiązania wyznaczająca walutę świadczenia głównego wtedy, gdy strony w sposób wyraźny określiły walutę zobowiązania w obu tych zakresach (zob. wyroki SN z dnia 14 kwietnia 2016 r., II CSK 445/15 i II CSK 447/15, niepubl.).

W umowie spedycji strony (G. i E.) wyraźnie ustaliły, w jaki sposób i w jakiej walucie będą realizować umowę. Ta regulacja została zawarta w § 8 umowy, a dodatkowo w załączniku nr 1 do niej. Jeżeli chodzi o przewozy zagraniczne, to stawki zostały określone w walucie obcej, ale podlegające przeliczeniu na walutę polską w celu zapłaty wynagrodzenia należnego spedytorowi. Oznacza to, że klauzula walutowa została zastosowana w celu ustalenia kwoty spełnienia świadczenia i wyliczenia jego wysokości w walucie polskiej. Niewątpliwie, strony tej umowy rozliczały się wyłącznie w walucie polskiej, a więc świadczenie główne dającego zlecenie (wynagrodzenie za usługi spedycyjne) miało być spełniane w tej walucie. Nie ma tu znaczenia, w jakiej walucie została określona przez G. cena

sprzedaży, gdyż ona nie wyznaczała waluty, w jakiej X. miała spełnić świadczenie na rzecz kontrahenta na podstawie umowy ubezpieczenia. W art. 358 § 1 k.c. jest mowa o zobowiązaniu dłużnika, a tym w stosunku do G. był spedytor. Waluta, w jakiej miał on spełnić świadczenie na rzecz dającego zlecenie, była pochodną waluty umowy, a jej treści nie wyznacza inny stosunek prawny. W umowie spedycji nie przewidziano przy tym odmiennego rozwiązania w zakresie odszkodowania z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania.

W konsekwencji należy uznać, że jeżeli świadczenie główne w umowie jest wyrażone w walucie polskiej, to również świadczenie odszkodowawcze z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania tej umowy powinno zostać spełnione w tej walucie (art. 358 § 1 k.c.). W ramach swobody umów (art. 353¹ k.c. w zw. z art. 358 § 1 k.c.) strony mogą ustalić, że zapłata odszkodowania może nastąpić w innej walucie niż waluta zobowiązania głównego. Ponieważ w niniejszej sprawie takie odstępstwo nie zachodziło, X. miała prawo dochodzić pozwem zapłaty przez E. kwoty wyrażonej w walucie polskiej.

W takiej sytuacji nie doszło do przedawnienia roszczenia w stosunku do E., co oznacza zasadność zarzutów opartych na art. 354 § 1 w zw. z art. 358 § 1 k.c. i art. 123 § 1 pkt 1 k.p.c. Jak wynika z uzasadnienia zaskarżonego wyroku, wobec uznania za skuteczny zarzut przedawnienia roszczenia w stosunku do tego pozwanego, Sąd Apelacyjny nie dokonał np. oceny ewentualnego ograniczenia odpowiedzialności spedytora, co powinien był uczynić.

Ponieważ skarga kasacyjna była uzasadniona w odniesieniu do pozwanej spółki E., na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c., orzeczono jak w punkcie I sentencji.

jw