

Wyrok z dnia 6 lutego 2008 r., II CSK 469/07

W rozumieniu konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238, załącznik) kolejnymi przewoźnikami są podmioty zobowiązane do przewiezienia przesyłki na podstawie jednej umowy przewozu zawartej z użytkownikiem transportu (wysyłającym lub odbiorcą).

Sędzia SN Gerard Bieniek (przewodniczący)

Sędzia SN Henryk Pietrkowski (sprawozdawca)

Sędzia SA Michał Kłós

Sąd Najwyższy w sprawie z powództwa "D.", spółki z o.o. w S. przeciwko Hubertowi L. i Beacie N. o zapłatę, po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej w dniu 6 lutego 2008 r. skargi kasacyjnej strony powodowej od wyroku Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 7 grudnia 2006 r.

uchylił zaskarżony wyrok i przekazał sprawę Sądowi Apelacyjnemu w Szczecinie do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania kasacyjnego.

Uzasadnienie

Strona powodowa (przewoźnik umowny), po wypłaceniu odszkodowania osobie, na rzecz której wykonywała świadczenie przewozowe, wystąpiła z roszczeniem regresowym, żądając zasądzenia *in solidum* od pozwanego Huberta L. i pozwanej Beaty N. kwoty 138 698,60 zł z odsetkami.

Według dokonanych ustaleń, na podstawie umowy przewozu zawartej między stroną powodową i niebiorącą udziału w sprawie firmą „A.” S.A. z siedzibą w Belgii, strona powodowa zobowiązała się wykonać usługę polegającą na przewiezieniu samochodem przesyłki towarowej na określonej trasie z Belgii do Polski. Z powodu braku wolnych środków transportowych strona powodowa zleciła przewóz pozwanemu Hubertowi L., prowadzącemu firmę przewozową, który z kolei zlecił

usługę przewozu firmie transportowej pozwanej Beaty N. W czasie przewozu samochód z przesyłką został skradziony. Strona powodowa wypłaciła firmie „A.” S.A. odszkodowanie za szkodę wyrządzoną wskutek dokonanej kradzieży przesyłki.

Sąd Okręgowy w Szczecinie wyrokiem z dnia 21 marca 2006 r. zasądził żadaną w pozwie kwotę od pozwanego, oddalając powództwo w stosunku do pozwanej, a Sąd Apelacyjny w Szczecinie oddalił apelację strony powodowej wniesioną od tego wyroku w części oddalającej powództwo w stosunku do Beaty N.

Sąd Apelacyjny, odnosząc się do zarzutu naruszenia art. 37 konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 załącznik – dalej: "konwencja CMR") przez błędną wykładnię i w konsekwencji niezastosowanie, stwierdził, że przepis ten nie mógł mieć zastosowania przy ocenie odpowiedzialności pozwanej, gdyż Beata N. nie wykonywała przewozu na podstawie umowy z nadawcą, a więc nie była kolejnym (sukcesywnym) przewoźnikiem, lecz wykonywała przewóz na podstawie odrębnej umowy zawartej z pozwanym.

Skarga kasacyjna strony powodowej została oparta na podstawie naruszenia art. 37 w związku z art. 3 i 34 konwencji CMR przez błędną wykładnię prowadzącą do nieuznania pozwanej przewoźnikiem sukcesywnym.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

(...) Strona powodowa, uznając, że przysługuje jej roszczenie regresowe wobec pozwanej odwołała się do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 26 marca 1985 r., I CR 304/84 (OSNCP 1986, nr 1-2, poz. 14), stwierdzającego, że w rozumieniu konwencji CMR kolejnymi (sukcesywnymi) przewoźnikami są zarówno osoby zobowiązane do przewiezienia przesyłki na podstawie jednej lub kilku odrębnych umów przewozu zawartych z użytkownikiem transportu (wysyłającym lub odbiorcą), jak i osoby, które zawarły umowę o przewóz tylko z pierwotnym przewoźnikiem tej przesyłki.

Niezależnie od kontrowersji, jakie wywołał w doktrynie ten wyrok, należy podnieść, że nie ma w nim odpowiedzi na zasadnicze pytanie, czy definicją kolejnych przewoźników (przewoźników sukcesywnych) objęci są także przewoźnicy niemający umowy zawartej z pierwotnym przewoźnikiem.

W rozpoznawanej sprawie strony oraz Sądy obu instancji zgodnie przyjęły, że pozwany Hubert L. był podwykonawcą, nie wyjaśniły natomiast w sposób jednoznaczny statusu pozwanej, która była faktycznym przewoźnikiem. Do

dokonania właściwej w tym zakresie oceny konieczne jest zbadanie, na jakiej podstawie faktycznej i prawnej pozwana wykonywała przewóz, a także wyjaśnienie, czy Hubert L., który – jak ustalono – „zlecił pozwanej przewóz” był tylko „podwykonawcą”, czy też „kolejnym przewoźnikiem”. Kwestia ta jest istotna dlatego, że świadczenie przewoźnika wynikające z umowy przewozu nie ma charakteru osobistego, a więc może zostać spełnione przez podwykonawcę, a niezależnie od tego umowa przewozu może być wykonywana nie tylko przez przewoźnika umownego, ale także przez „kilku kolejnych przewoźników” (tzw. przewóz sukcesywny), o których mowa w art. 34 konwencji CMR. W praktyce odróżnienie przewozu sukcesywnego od sytuacji, w której przewoźnik zawierający umowę posługuje się podwykonawcą (art. 3 CMR), przysparza trudności.

Wyjaśniając znaczenie użytego w tytule rozdziału VI konwencji CMR terminu „kolejny przewoźnik”, tożsamego z używanym w doktrynie i judykaturze terminem „przewoźnik sukcesywny”, należy rozpocząć od stwierdzenia, że pojęciem tym nie są objęci podwykonawcy przewoźnika, o których mowa w art. 3 konwencji CMR. Zgodnie z tym przepisem, przewoźnik odpowiada jak za swoje własne czynności i zaniechania za czynności i zaniechania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji. Podwykonawca przewoźnika występuje więc wtedy, gdy przewoźnik wykonując zawartą umowę przewozu powierza spełnienie świadczenia wynikającego z tej umowy innym osobom. Powierzenie takie nie powoduje powstania stosunku prawnego między nadawcą przesyłki a podwykonawcą przewoźnika.

W razie przewozu sukcesywnego kolejni przewoźnicy przystępują do umowy zawartej między nadawcą a pierwszym przewoźnikiem. Tworząc jedną stronę umowy, wiążą się jej warunkami, nie są więc podwykonawcami przewoźnika, lecz przewoźnikami odpowiadającymi bezpośrednio wobec nadawcy (odbiorcy) za należyte wykonanie całego przewozu.

Nie podzielając poglądu wyrażonego w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 26 marca 1985 r., I CR 304/84 – wydanym wprawdzie na gruncie nieco innego stanu faktycznego, zawierającego jednak trudne do zaakceptowania stwierdzenie, że przewoźnikami sukcesywnymi są także osoby, które zawarły odrębną umowę o przewóz z pierwotnym przewoźnikiem – podnieść należy, że do przewozu sukcesywnego dochodzi w razie spełnienia się trzech przesłanek; przewóz

realizowany jest na podstawie jednej umowy, operacja transportowa objęta jest jednym dokumentem przewozowym (tzw. list przewozowy bezpośredni), a przewoźnicy przyjmują ten list wraz z przesyłką. W doktrynie przyjmuje się, że określenie „przyjęcie listu przewozowego” należy interpretować zgodnie z potocznym znaczeniem słowa „przyjęcie”, co oznacza, że jest obojętne, czy przewoźnik zastosował się do art. 35 ust. 1 konwencji CMR, w szczególności, czy umieścił swoją nazwę w stosownej rubryce listu przewozowego. List przewozowy spełnia funkcję konstytutywną, a zatem wiążące dla kolejnego przewoźnika są te postanowienia umowy zawartej między nadawcą i pierwszym przewoźnikiem, które znalazły odzwierciedlenie w liście przewozowym. Konkludując należy stwierdzić, że w rozumieniu konwencji CMR kolejnymi przewoźnikami są podmioty zobowiązane do przewiezienia przesyłki na podstawie jednej umowy przewozu zawartej z użytkownikiem transportu (wysyłającym lub odbiorcą).

Sąd Apelacyjny nie omówił dokumentacji przewozowej, lecz ograniczył się do stwierdzeń: „powódka powierzyła Hubertowi L. wykonanie przewozu” oraz „wykonanie tego przewozu Hubert L. zlecił w dniu 21 stycznia 2004 r. Beacie N.”, przy czym nie wyjaśnił podstawy prawnej „powierzenia” i „zlecenia”. Bez szczegółowej analizy dokumentów przewozowych przypisywanie lub odmawianie pozwanej statusu przewoźnika sukcesywnego, a w konsekwencji odmowę zastosowania art. 37 CMR, należało uznać za przedwczesne. Ocena Sądu Apelacyjnego, że pozwana nie uczestniczyła w przewozie sukcesywnym, znajdowałaby uzasadnienie w razie stwierdzenia, że przewóz wykonywany przez pozwaną nie odbywał się w ramach umowy łączącej powoda z wysyłającym. Istotną okolicznością z punktu widzenia tej oceny, której Sąd Apelacyjny nie przeprowadził, jest to, czy pozwana przyjęła list przewozowy będący dokumentem przewozu międzynarodowego.

Odnosząc się do drugiej kwestii należy stwierdzić, że zasady rozliczania określone w art. 37 konwencji CMR obejmują wyłącznie przewoźników sukcesywnych. Podstaw do przyjęcia takiej tezy dostarcza przede wszystkim wykładnia systemowa wewnętrzna. Przepis art. 37 konwencji CMR umiejscowiony został w rozdziale VI zatytułowanym: „Postanowienia dotyczące przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników”, a pierwszym przepisem w tym rozdziale jest art. 34, który reguluje zagadnienia przewozu wykonywanego przez kolejnych (sukcesywnych) przewoźników. Następne przepisy tego rozdziału, a

zatem także art. 37, należy więc interpretować w powiązaniu z uregulowaniem przyjętym w art. 34, odnoszącym się do przewoźników sukcesywnych. Ponadto należy zwrócić uwagę, że uregulowanie zawarte w art. 37 konwencji CMR, przewidujące możliwość wystąpienia z roszczeniami odszkodowawczymi przeciwko kilku przewoźnikom, staje się zrozumiałe tylko przy założeniu, że przewoźnik odpowiadający za szkodę brał udział w operacji przewozu sukcesywnego. Niezrozumiałe byłoby obciążanie taką odpowiedzialnością przewoźnika, który świadczył usługę przewozu na podstawie odrębnej umowy przewozu, bez przyjęcia listu przewozowego.

Z przytoczonych względów należało orzec, jak w sentencji (art. 398¹⁵ § 1 k.p.c.).

