



Sygn. akt I CSK 300/11

**WYROK
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Dnia 9 marca 2012 r.

Sąd Najwyższy w składzie :

SSN Józef Frąckowiak (przewodniczący)

SSN Jan Górowski (sprawozdawca)

SSN Dariusz Zawistowski

Protokolant Ewa Krentzel

w sprawie z powództwa G. K. i K. K.

przeciwko D. Poland Spółce z o.o.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Cywilnej w dniu 9 marca 2012 r.,

skargi kasacyjnej strony pozwanej

od wyroku Sądu Apelacyjnego

z dnia 13 września 2010 r.,

- 1. uchyla zaskarżony wyrok w części uwzględniającej powództwo i rozstrzygającej o kosztach i w tym zakresie przekazuje sprawę Sądowi Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania i orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego;**
- 2. oddala skargę kasacyjną w dalszej części.**

Uzasadnienie

Pozwem z dnia 1 grudnia 2006 r. G. K. i K. K. wspólnicy spółki cywilnej, prowadzący działalność gospodarczą pod firmą „B.”, wnieśli o wydanie nakazu zapłaty zasądającego solidarnie od A. sp. z o.o. (poprzednio M. Logistics Polska sp. z o.o., obecnie D. Poland sp. z o.o.) oraz I. kwoty 163.962,26 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 9 lipca 2003 r. do dnia zapłaty. Powodowie podnosili, że roszczenie wynika z zawartej z I. 1 kwietnia 2003 r. umowy nr 03/635 sprzedaży eksportowej czterech kontenerów koncentratu jabłkowego w cenie 945 USD za tonę, za którą mimo należytego wykonania umowy nie otrzymali wynagrodzenia. Dochodzone pozwem roszczenie objęte jest fakturami 2/5/ICL i 3/5/ICL, wystawionymi w dniu 26 maja 2006 r. na kwoty po 21.772,80 USD, co po kursie 3,7591 zł daje łącznie 163.692,26 zł. Pozwany I. podjął negocjacje dotyczące zapłaty, który to fakt przerwał bieg terminu przedawnienia.

Na rozprawie w dniu 22 października 2007 r. powodowie sprecyzowali, że odpowiedzialność pozwanego M. Logistics Polska sp. z o.o. jest deliktową odpowiedzialnością odszkodowawczą za towar, który nie wiadomo gdzie się znalazł. Podnieśli, że umowa spedycji została zawarta przez pełnomocnika powodów W. K. Wszelkie warunki umowy zostały niejako scedowane przez firmę ich pełnomocnika na firmę powodów. Firma powodów weszła w prawa realizacji kontraktu przewozowego, jak i kontraktów sprzedaży. Spedytor dopuścił do zepsucia towaru i zutylizował go w porcie przeznaczenia, za co winę ponosi przewoźnik. Nie zgodził się na zwrot pieniędzy otrzymanych tytułem ubezpieczenia. Nie przedstawił powodom dokumentów dotyczących przewozu, zepsucia towaru, jego utylizacji i wypłaty odszkodowania. Dopiero z pisma z dnia 3 grudnia 2004 r. powodowie uzyskali informację o losach ładunku, ale nie o odszkodowaniu.

M. Logistics Polska sp. z o.o. wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów procesu. Pozwana przyznała fakt realizacji w maju 2003 r. na zlecenie powodów usługi spedycyjnej kontenerów KLTU 76820-0 i KLTU 762667. Podniosła zarzut przedawnienia roszczenia z umowy spedycji w dniu 30 maja 2004 r. Zakwestionowała jakoby bieg przedawnienia uległ przerwaniu wskazując na

niespełnienie przesłanek z art. 123 § 1 k.c. Zarzuciła także, że roszczenie jest merytorycznie nieuzasadnione, gdyż umowa została wykonana zgodnie ze zleceniem. Przyznała, że zatrzymała kontenery w porcie przeznaczenia korzystając z przysługującego jej prawa zastawu na przesyłce do czasu uregulowania należności obciążających zleceniodawcę. Powodowie pismem z dnia 31 lipca 2003 r. zostali poinformowani o konieczności utylizacji przesyłki i nie wykazali, że nastąpiła kradzież.

Postanowieniem z dnia 1 października 2007 r. postępowanie w stosunku do International C. Limited zostało zawieszono na podstawie art. 177 § 1 pkt 6 k.p.c. z uwagi na niewskazanie prawidłowego adresu pozwanego.

Wyrokiem częściowym z dnia 22 listopada 2007 r. Sąd Okręgowy oddalił powództwo wobec M.Logistics Polska sp. z o.o. Sąd uznał, że roszczenie powodów w oparte na unormowaniach zawartych w art. 471 k.c. w zw. z art. 794 k.c. lub art. 415 k.c. nie zostało udowodnione, a wobec nieistnienia okoliczności mogących skutkować przerwą biegu przedawnienia, uległy przedawnieniu w oparciu o art. 803 k.c. lub 442 § 1 k.c. Postanowieniem z dnia 3 czerwca 2008 r. Sąd Okręgowy umorzył postępowanie w stosunku do pozwanego I. z uwagi na utratę przez ten podmiot zdolności sądowej.

Na skutek rozpoznania apelacji powodów Sąd Apelacyjny wyrokiem z dnia 26 lutego 2009 r. uchylił wyrok częściowy Sądu Okręgowego do ponownego rozpoznania wskazując, że bez przeprowadzenia postępowania dowodowego w zakresie zgłoszonym w pozwie, to jest przesłuchania świadków i zobowiązania pozwanego do przedstawienia dokumentacji stwierdzającej przekazanie kontenerów i ewentualnie potwierdzającej dokonanie utylizacji, i jej zasadności, nie można zakładać, że M. Logistics Polska sp. z o.o. nie ponosi odpowiedzialności. Sąd ten wskazał też, że nie został podniesiony zarzut przedawnienia roszczenia opartego na odpowiedzialności deliktowej, gdyż zgłoszony zarzut dotyczył roszczenia wynikającego z umowy spedycji. Ponadto stwierdził, że na podstawie dokonanych ustaleń, nie można przyjąć, że roszczenie z czynu niedozwolonego uległo przedawnieniu.

Sąd Apelacyjny zwrócił uwagę na konieczność wzięcia pod uwagę przepisów ustawy z dnia 18 września 2001 r. „Kodeks morski” (Dz.U. Nr 138, poz. 1545 ze zm.), określających w rozdziale 5 „warunki wyładowania i odbioru ładunku” oraz zasady postępowania przewoźnika w przypadku przewozu na podstawie konosamentu. Sąd Apelacyjny wskazał także, że dla uznania danego działania za delikt konieczne jest, aby było ono bezprawne. Wyraził zapatrywanie, że jeżeli dokumenty, o przedłożenie których wnosili powodowie, wykażą, że pozwany M. Logistics Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością działał w granicach obowiązującego prawa, to jego odpowiedzialność będzie wyłączona.

Po ponownym rozpoznaniu sprawy wyrokiem z dnia 30 listopada 2009 r. Sąd Okręgowy oddalił powództwo i ustalił, że G.K. i K. K. wspólnicy spółki cywilnej B. w ramach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej, na podstawie umowy z dnia 1 kwietnia 2003 r. (Nr 3/635) sprzedali I. 4 kontenery koncentratu owocowego. Umowa została uzgodniona na bazie międzynarodowych warunków sprzedaży CFR. Powodowie, jako sprzedający zobowiązali się do dostarczenia na swój koszt towaru na statek i opłacenia kosztów transportu, a do obowiązków kupującego I. należało ubezpieczenie towaru, który pozostawał w jego gestii podczas transportu. Towar miał być dostarczony do Nowego Jorku, a odbiorcą towaru miał być Fallon Trading INC.

W dniu 26 maja 2003 r. powodowie wystawili faktury 2/5/ICL i 3/5/ICL płatne: 70% – natychmiast po otrzymaniu dokumentów przewozowych i 30% – 20 dni później. Każda z faktur opiewała na kwotę 21.772,80 USD. Powodowie wykonali swoje obowiązki, wydali towar nabywcy poprzez dostarczenie go do portu w Gdyni. Został on poddany procedurze celnej w dniach 27-28 maja 2003 r. Przewóz towaru w dwóch kontenerach KLTU760820-0 i KLTU762666-7 odbywał się na podstawie konosamentu imiennego. Wystawcą konosamentu był I.C.E. Transport CO, INC. z siedzibą w Nowym Yorku. Został on wystawiony w trzech oryginalnych egzemplarzach. Konosament został podpisany w imieniu przewoźnika przez agenta. Wysyłającymi towar byli powodowie, jako wspólnicy spółki cywilnej „G.” w Warce. Imiennie wskazanym odbiorcą towaru był Fallon Trading INC. w Nowym Yorku. W konosamencie numerycznie oznaczono spedytora jako –FEM/RMP099.

I. pozostając z powodami w stałych stosunkach handlowych pismem z dnia 6 grudnia 2002 r. powiadomiła ich, aby poczynając od dnia 2 grudnia 2002 r. wszystkie następne konosamenty wskazywały imiennie odbiorcę – Fallon Trading INC., a nie zawierały określenia na zlecenie oraz aby nie zawierały nazwy kupującego.

M. Logistics Polska sp. z o.o. świadczyła usługi spedycyjne na dostarczenie kontenerów KLTU 760820-0 i KLTU 762666-7, objętych umową z dnia 1 kwietnia 2003 r. (Nr 03/635), za które wystawiła w dniu 30 maja 2003 r. fakturę VAT nr 352849 na kwotę 18.557,14 zł obejmującą: transport z M. do Gdyni, koszt przeładunku samochodowo-kontenerowego, opłaty portowe w Gdyni, fracht morski Gdynia – Nowy York, podatek paliwowy, opłatę dokumentacyjną oraz opłaty portowe w USA. Jako numer usługi wskazano to samo oznaczenie co w konosamencie, czyli RMP099.

W dniu 3 lipca 2007 r. M. Logistics Polska sp. z o.o. powiadomiła powodów o zatrzymaniu kontenerów KLTU 760820-0 i KLTU 762666-7, w Nowym Yorku w związku z niezapłaceniem frachtów. ICE Transport Poland sp. z o.o., której agentem był przewoźnik I.C.E. Transport CO INC. z siedzibą w Nowym Yorku powiadomiła pozwanego M. Logistics Polska sp. z o.o. pismem z dnia 04 lipca 2003 r. o wymagającym zabezpieczenia wycieku i konieczności podjęcia decyzji, co do losu ładunku dotyczącego spornych kontenerów.

W dniu 23 lipca 2003 r. zgłoszona została przez powodów firmie M. Logistics Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością reklamacja dotycząca towaru transportowanego do Nowego Yorku w kontenerach KLTU 760820-0 i KLTU 762666-7 - z uwagi na to, że uległ zepsuciu. Powodowie wskazywali, że mimo, iż nie upłynął termin zapłaty za inną fakturę nr 352021 za obsługę spedycyjną, pozwana ustanowiła na nich zastaw. W odpowiedzi na reklamację, pismem z dnia 28 lipca 2003 r., pozwana wskazała, że nie widzi podstaw do jej uznania. Wyjaśniła, że wcześniejszym pismem (z dnia 17 lipca 2003 r.) powiadomiła powodów o ustawowym prawie zastawu na 7 przesyłkach kontenerowych, w tym kontenerach KLTU 760820-0 i KLTU 762666-7, z uwagi na niezapłacenie

należnego spedytorowi wynagrodzenia za świadczone przez niego liczne usługi, w łącznej kwocie 79.292,67 zł.

W dniu 31 października 2003 r. powodowie zapłacili M. Logistics Polska sp. z o.o. za usługę spedycji objętą fakturami: nr 352021, 352098, 352348, 352546, 352849, 352853, 353000.

Pismem z dnia 3 grudnia 2004 r. pozwana powiadomiła powodów o zutylizowaniu na jej zlecenie i koszt spornego ładunku w porcie przeznaczenia.

Sąd pierwszej instancji przyjął, że strony łączyła umowa spedycji i na podstawie złożonego do akt konosamentu ustalił, że przewoźnikiem była firma I.C.E. Transport CO, INC. z siedzibą w Nowym Yorku, skoro ten podmiot przyjął towar na statek i był agentem polskiej spółki I.C.E. Transport Poland sp. z o.o. w Warszawie, co wynika z adnotacji na korespondencji kierowanej przez I.C.E. Transport Poland sp. z o.o. w Warszawie do M. Logistics Polska sp. z o.o. w Warszawie, a dotyczącej wycieku z jednego z kontenerów, którego dotyczy niniejsze postępowanie. Wyraził zapatrywanie, że prowadzenie korespondencji dotyczącej przewozu ładunku przez podmiot powiązany, nie podważa faktu, że przewoźnikiem był I.C.E. Transport CO, INC. Domniemanie wynikające z art. 131 § 2 k.m., tj. wynikające z przyjęcia określonego ładunku na statek przez tego konkretnego przewoźnika, nie zostało obalone. Złożony do akt konosament jest konosamentem imiennym, który został wystawiony w 3 egzemplarzach na Fallon Trading Inc. Przeniesienie posiadania konosamentu imiennego nie jest wystarczające do przeniesienia wynikających z niego praw. Nie udowodniono przelewu praw wynikającego z tego dokumentu. Za jedyny podmiot uprawniony z konosamentu do dysponowania ładunkiem w okresie przewozu należy uznać Fallon Trading Inc.

Wskazał, że w wykonaniu zobowiązania nałożonego na podstawie art. 248 k.p.c. na stronę pozwaną obowiązku przedstawienia dokumentacji stwierdzającej przekazanie kontenerów i ewentualnie potwierdzającej dokonanie utylizacji i jej zasadność został złożony jedynie faks z dnia 4 lipca 2003 r. od I.C.E. Transport Poland sp. z o.o. w Warszawie do M. Logistics Poland sp. z o.o. świadczący, że w tej dacie kontenery nadal były przetrzymywane na terminalu w Nowym Yorku i nie

zostały zwolnione przez pozwanego dla odbiorcy. Z jednego z kontenerów KLTU 760820-0 nastąpił wyciek. Armator musiał powołać firmę kontrolną w celu ustalenia uszkodzeń. Odbiorca wskazał załadowcę jako płatnika, ponieważ kontenery nie zostały jeszcze zwolnione. Jednocześnie I.C.E Transport Poland sp. z o.o. w Warszawie zapytywała, czy strona pozwana życzy sobie dodatkowej kontroli i jaka jest decyzja co do losów ładunku. Ponadto została złożona faktura z dnia 4 czerwca 2003 r. dotycząca spedycji towarów objętych kontenerami 760820-0, KLTU 762666-7 na statek Elbe Bridge 015 (Gdynia – Nowy York), wystawiona przez I.C.E Transport Poland sp. z o.o. w Warszawie. Jako datę wykonania usługi w fakturze wskazano 3 czerwca 2003 r.

Powyższe dokumenty nie świadczyły, w ocenie Sądu Okręgowego, o przekazaniu kontenerów odbiorcy, ani o dokonaniu utylizacji i jej zasadności. Mogły świadczyć jedynie o zaistnieniu powodów do utylizacji towaru, ale nie dowodzą jeszcze jej konieczności. Podkreślił jednak, że strona pozwana przyznała, iż na jej zlecenie i koszt dokonano utylizacji, lecz nie wykazała jednak uprawnienia do jego dokonania.

Sąd Okręgowy wyraził zapatrywanie, że podstawowe znaczenie dla zaistnienia czynu niedozwolonego miało ustalenie, czy stronie pozwanej przysługiwało uprawnienie do rozporządzania przesyłką towarową. Strona pozwana prawo zatrzymania towaru w porcie przeznaczenia uzasadniała – przysługującym spedytorowi ustawowym prawem zastawu na przesyłce do czasu uregulowania należności obciążających zleceniobiorcę (art. 802 § k.c.). Prawo zatrzymania przesyłki, wynikające z realizacji ustawowego prawa zastawu, mieści się w prawie do władania rzeczą, skutecznym w stosunku do właściciela rzeczy, o którym mowa w art. 222 § 1 k.c., nie jest jednak tożsame z prawem rozporządzania rzeczą. Prawo zastawu na przesyłce polega na zabezpieczeniu przysługujących spedytorowi roszczeń o przewoźne oraz roszczeń o prowizję, o zwrot wydatków i innych należności wynikłych ze zleceń spedycyjnych, jak również roszczeń przysługujących poprzednim spedytorom i przewoźnikom, dopóki przesyłka znajduje się u niego lub osoby, która ją dzierży w jego imieniu, albo dopóki może nią rozporządzać za pomocą dokumentów. Przewoźnik, który przyjął przesyłkę do przewozu dzierży ją w imieniu spedytora. Prawo zastawu nie daje jednak

zastawnikowi uprawnienia do rozporządzania przedmiotem zastawu, a co za tym idzie dokonania utylizacji.

Sąd pierwszej instancji także podniósł, że uprawnienie do rozporządzania przesyłką towarową przez pozwanego nie wynikało również z przepisów kodeksu morskiego, skoro na przewóz towaru wystawiony został konosament imienny. Osobą uprawnioną do odbioru z konosamentu był Fallon Trading INC.; wystawiono trzy egzemplarze konosamentu. W myśl art. 131 § 1 k.m. konosament stanowi dowód przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu i jest dokumentem legitymującym do dysponowania ładunkiem oraz jego odbioru. Jest to dokument jednostronnie wystawiony przez przewoźnika i reguluje stosunek prawny między przewoźnikiem, a odbiorcą ładunku, a nie między stronami umowy przewozu (frachtującym i przewoźnikiem). W świetle art. 921¹ k.c., jeżeli zobowiązanie wynika z wystawionego papieru wartościowego, dłużnik jest obowiązany do świadczenia za zwrotem dokumentu albo udostępnieniem go dłużnikowi celem pozbawienia dokumentu jego mocy prawnej w sposób zwyczajowo przyjęty. Konosament wskazuje zobowiązanie przewoźnika do wydania towaru odbiorcy Fallon Tading INC. Treść konosamentu nie odwołuje się do treści umowy przewozu. Konosament imienny, wystawiony na imiennie określonego odbiorcę może być przeniesiony na inną osobę, która przez przeniesienie nabywa uprawnienia do dysponowania ładunkiem w drodze przelewu wierzytelności (art. 134 k.m. i art. 135 k.m.). Stosownie do treści art. 921⁸ k.c. papiery wartościowe imienne legitymują osobę imiennie wskazaną w treści dokumentu. Przeniesienie praw następuje przez przelew połączony z wydaniem dokumentu.

Zdaniem Sądu Okręgowego strona pozwana nie udowodniła, że uprawnienia zostały na nią przeniesione. Poza tym przeniesienie praw z konosamentu i tak nie dałoby prawa do rozporządzania rzeczą w zakresie utylizacji. Zgodnie z art. 143 § 1 k.m. frachtujący ma prawo dysponowania ładunkiem do chwili wydania go uprawnionemu odbiorcy. Może on w szczególności przed rozpoczęciem podróży żądać zwrotu ładunku w porcie załadowania, jak również nawet po rozpoczęciu podróży zmienić pierwotne wskazania dotyczące osoby odbiorcy i miejsca wyładunku - za zabezpieczeniem wszelkich związanych z tym strat i kosztów. Jeżeli

ładunek przewożony jest na podstawie konosamentu, prawo dysponowania nim przysługuje każdemu legitymowanemu posiadaczowi konosamentu, a przewoźnik obowiązany jest stosować się do jego poleceń tylko za zwrotem wszystkich wydanych egzemplarzy konosamentu. Prawo do dysponowania towarem stanowiącym ładunek na przewożonym go statku i prawo do jego odbioru od przewoźnika wynikają z prawa przewozu i są niezależne od przejścia jego własności na podstawie umowy sprzedaży. Wydany przez przewoźnika konosament uprawnia osobę legitymowaną na podstawie jego treści i mającą wszystkie jego egzemplarze do dysponowania ładunkiem w okresie przewozu, a więc zmiany miejsca przeznaczenia ładunku i osoby odbiorcy, nawet zwrotu ładunku. Przewoźnik obowiązany jest wydać ładunek w porcie przeznaczenia legitymowanemu posiadaczowi chociażby jednego egzemplarza konosamentu za jego zwrotem. Jeżeli konosament był wystawiony w kilku egzemplarzach, to po wydaniu przez przewoźnika ładunku na podstawie jednego egzemplarza pozostałe tracą moc (art. 144 § 2 k.m.). Ustawa z dnia 18 września 2001 r. kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545 ze zm.) w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych zastąpiła formułę „do rozporządzania” formułą „do dysponowania”. Prawo do dysponowania nie obejmuje prawa do przenoszenia własności rzeczy. Z istoty umowy przewozu i umowy spedycji nie wynika prawo do rozporządzania przedmiotem przewozu. Prawo do dysponowania ładunkiem ma dużo węższy zakres.

W tym stanie rzeczy Sąd pierwszej instancji wyraził zapatrywanie, że decyzję co do rozporządzenia towarem w zakresie utylizacji miał właściciel rzeczy, a nie spedytor ani posiadacz konosamentu. Utylizacja stanowi rozporządzenie rzeczą i taka forma władztwa nad rzeczą jest związana z prawem własności rzeczy. Konosament nie stanowi ani dowodu, ani podstawy domniemania własności ładunku. Posiadanie konosamentu zapewnia osobie legitymowanej z konosamentu symboliczne posiadanie ładunku. Z chwilą przeniesienia konosamentu przez sprzedającego jako frachtującego lub załadowcy na kupującego sprzedający traci możliwość wywierania dalszego wpływu na los towaru. Posiadanie towaru znajdującego się w pieczy przewoźnika przechodzi na osobę uprawnioną z konosamentu. Reasumując ten wątek stwierdził, że strona pozwana nie miała

prawa zlecić utylizacji towaru i przez tą czynność dopuściła się czynu niedozwolonego, skoro nie wykazała umocowania w tym zakresie do działania w imieniu właściciela towaru.

Podniósł, że w sprawie powodowie dochodzili odszkodowania w wysokości wartości towaru - 2 kontenerów soku jabłkowego (cena jednego kontenera 21.772,80 USD x 3,7591 zł = 81.846,13 zł, co daje łącznie kwotę 163.692,26 zł). Zauważył jednak, że powodowie w pozwie podnosili, iż z chwilą dostarczenia towaru na statek kupujący stawał się jego właścicielem. Z treści załączonych do pozwu dokumentów nie wynika, aby strony dokonały wyboru prawa dotyczącego tej umowy. W myśl art. 27 § 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 listopada 1965 r. „Prawo prywatne międzynarodowe” (Dz. U. Nr 46, poz. 290 ze zm.), jeżeli strony nie mają siedziby albo miejsca zamieszkania w tym samym państwie i nie dokonały wyboru prawa, stosuje się do zobowiązań z umowy sprzedaży rzeczy ruchomych lub umowy dostawy - prawo państwa, w którym w chwili zawarcia umowy ma siedzibę albo miejsce zamieszkania sprzedawca lub dostawca. Mając na uwadze to unormowanie, Sąd uznał, że w sprawie ma zastosowanie prawo polskie.

Zgodnie z art. 544 k.c., jeżeli rzecz sprzedana ma być przesłana przez sprzedawcę do miejsca, które nie jest miejscem spełnienia świadczenia, poczytuje się w razie wątpliwości, że wydanie zostało dokonane z chwilą, gdy w celu dostarczenia rzeczy na miejsce przeznaczenia sprzedawca powierzył ją przewoźnikowi trudniącemu się przewozem rzeczy tego rodzaju. Kupujący jest jednak obowiązany zapłacić cenę dopiero po nadejściu rzeczy na miejsce przeznaczenia i po umożliwieniu mu zbadania rzeczy. Umowa została zawarta na bazie reguły CFR International Commercial Terms (Incoterms). Są to międzynarodowe reguły handlu określające warunki sprzedaży odnoszące się do eksportera i importera. Stosowanie tych reguł jest fakultatywne, niemniej strony włączyły je do treści zawartej umowy. Normy prawa rządzącego daną umową mają pierwszeństwo przed Incoterms, które nie odnoszą się jednak do transferu prawa własności, a jedynie określają kwestie związane z transportem od sprzedawcy do nabywcy i określają obowiązki stron w zakresie pokrycia kosztów związanych z transportem i ubezpieczeniem, rozkład ryzyka za stan produktów w różnych punktach procesu transportowego. Bazują na Konwencji ONZ dotyczącej

Kontraktów dla Międzynarodowej Sprzedaży Dóbr. Zostały opublikowane w 1936 r. W dacie zawarcia umowy sprzedaży obowiązywała wersja Incoterms z 2000 r. w języku angielskim zaaprobowana przez Komisję Prawa Handlu Międzynarodowego UNICITRAL Organizacji Narodów Zjednoczonych. Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Izby Handlu opublikował polski tekst – (Publikacja Nr 560, ICC Polska). Reguła CFR – koszt i fracht oznacza, że sprzedający ma gestię transportową, tj. do jego obowiązków należy zawarcie umowy przewozu towaru do określonego portu przeznaczenia, pokrycie kosztów frachtu, w tym załadunku na statek oraz wszelkich przeładunków, jeśli takie występują podczas przewozu. Przejęcie ryzyka uszkodzenia i utraty towaru przez kupującego odbywa się w momencie przekroczenia przez towar linii nadburcia statku w porcie załadunku, natomiast kupujący sam ponosi koszty ubezpieczenia towaru.

Dostawa zostaje uznana za zrealizowaną w rozumieniu art. 544 § 1 k.c. w momencie załadunku towaru na statek przewoźnika, wskazanego przez sprzedającego. W tym momencie przechodzi własność towaru na kupującego.

Złożony do akt konosament stanowi dowód wykonania przez sprzedawcę umowy sprzedaży, bowiem niewątpliwie towar został przyjęty na statek.

Sąd Okręgowy podkreślił, że skoro własność towaru przeszła na kupującego z chwilą załadunku towaru na statek, to jego późniejsze zniszczenie nie powoduje uszczerbku w mieniu powodów, lecz kupującego, któremu przysługuje jedynie roszczenie obligacyjne o zapłatę ceny za towar w stosunku do kupującego. Powodowie nie są zatem legitymowani czynnie do dochodzenia odszkodowania w wysokości wartości rzeczy w stosunku do strony pozwanej APM Logistics Poland sp. z o.o. Brak po stronie powoda szkody w wysokości wartości utraconego towaru powodował, według oceny Sądu pierwszej instancji, odpadnięcie przesłanki adekwatnego związku przyczynowego, co skutkowało oddaleniem powództwa.

Apelację od wyroku Sądu Okręgowego wywiedli powodowie, na skutek której Sąd Apelacyjny wyrokiem z dnia 13 września 2010 r. zmienił zaskarżone orzeczenie i uwzględnił powództwo w całości, za wyjątkiem części dochodzonych odsetek. Podzielił ustalenia faktyczne dokonane przez Sąd Okręgowy, niemniej

odmiennie je ocenił. Podkreślił, że przewóz kontenerów z towarem odbywał się na podstawie konosamentu a wpis do konosamentu uzgadniany był każdorazowo przez przedstawiciela powodów J. D. Konosamenty zostały wystawione na odbiorcę końcowego towaru, a kupującym i płatnikiem za towar według kontraktu był pozwany I. Concentrates Limited. Skoro powodowie uregulowali faktury firm dokonujących przewóz, więc usługa była zrealizowana, a pozwany I. Concentrates Limited przejął towar. W toku postępowania powodowie wskazali, że kupujący nie zapłacił za towar, którego utylizację zleciła pozwana M. Logistics Polska Sp. z o.o. Pozwana M. Logistics Polska Sp. z o.o. spowodowała straty w towarze w Nowym Yorku. Nie przekazała przy tym żadnych dokumentów potwierdzających, jakie były losy towaru w kontenerach nr KLTU 760820-0 i KLTU 762666-7 objętego fakturami nr 2/5 i 3/5. Pozwana ani nie wykazała, komu przekazała towar sprzedany pozwanemu I. Concentrates Limited i ponosi odpowiedzialność deliktową za jego utylizację.

Podkreślając, że przewóz ładunku w kontenerach KLTU 760820-0 i KLTU 762666-7 odbywał się drogą morską z Gdyni do Nowego Yorku, Sąd Apelacyjny stwierdził, że aktem prawnym regulującym przewóz jest ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz.U. Nr 138, poz. 1545 ze zm.) określający w rozdziale 5 „warunki wyładowania i odbioru ładunku” oraz zasady postępowania przewoźnika w przypadku przewozu na podstawie konosamentu. Konosament jako papier wartościowy musi spełniać wymogi z art. 136 k.m. Zgodnie z definicją normatywną konosament jest dokumentem jednostronnym, sporządzanym na żądanie załadowcy przez wystawcę, zawsze przewoźnika morskiego, w którym potwierdza on przyjęcie do przewozu określonego w tym dokumencie ładunku (art. 129 § 1 k.m.). Równocześnie dokument ten stanowi podstawę zobowiązania przewoźnika do wydania przesyłki w porcie przeznaczenia osobie legitymującej się prawnym posiadaniem konosamentu i daje jego posiadaczowi tytuł prawny do dysponowania ładunkiem, co według terminologii art. 131 § 1 k.m. oznacza: „do rozporządzania nim i do jego odbioru”. Jeżeli frachtujący (nadawca) jest wciąż posiadaczem konosamentu to treść stosunku prawnego między nim a przewoźnikiem określona jest w samej umowie (bukingowej lub czarterowej), zawartej przed wydaniem ładunku przewoźnikowi, a konosament sprowadzany jest do roli dokumentu

potwierdzającego przyjęcie przez przewoźnika ładunku i zobowiązującego do jego wydania na warunkach niesprzecznych z treścią umowy. Inaczej przedstawia się znaczenie konosamentu, gdy posiadaczem tego dokumentu jest osoba inna, niż strona umowy przewozowej. Z konosamentu wynika jednostronne zobowiązanie przewoźnika do wydania osobie legitymującej się jego posiadaniem oznaczonego w nim ładunku. W trakcie przewozu wykonywanego na podstawie konosamentu prawo dysponowania ładunkiem przysługuje każdemu legitymowanemu posiadaczowi konosamentu, z tym że przewoźnik tylko wówczas jest zobowiązany do wykonywania jego poleceń, jeżeli otrzyma od posiadacza wszystkie wydane egzemplarze tego dokumentu (art. 143 k.m.). Wskazał, że w sprawie zostały wystawione 3 konosamenty, z których każdy miał walor oryginału.

Podniósł, że trafnie przyjął Sąd Okręgowy, iż M. Logistics Polska Spółka z o.o. nie była uprawniona do rozporządzania ładunkiem. Frachtujący (nadawca) ma prawo dysponowania ładunkiem do chwili wydania go uprawnionemu odbiorcy (bezsprawnie Fallon Trading Inc.), jeżeli jest wciąż posiadaczem konosamentu. Ustalenie braku uprawnienia pozwanego M. Logistics Polska Spółki z o.o. do dysponowania ładunkiem umożliwiło dokonanie oceny popełnienia przez niego czynu niedozwolonego w postaci utylizacji towaru. Kontraktowy charakter odpowiedzialności spedytora nie wyłączał bowiem, zgodnie z art. 443 k.c., możliwości oparcia roszczeń kierowanych do spedytora na podstawie deliktowej.

Wskazał, że w świetle zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego nie można było przyjąć, że roszczenie z tytułu czynu niedozwolonego uległo przedawnieniu. Dokumenty w postaci pism stron z dnia 3 lipca 2003 r., z dnia 23 lipca 2003 r. i z dnia 28 lipca 2003 r. dotyczyły realizacji ustawowego prawa zastawu na kontenerach KLTU 762666-7 i KLTU 760820-0 oraz zepsucia towaru w tychże kontenerach. W przytoczonych pismach nie było wzmianki o utylizacji towaru. Taką ewentualność wskazano w piśmie z 4 lipca 2003 r., które jednak było skierowane do M. Logistics Polska Sp. z o.o. a nie do powodów, którzy dopiero w dniu 3 grudnia 2004 r. zostali poinformowani, że M. Logistics Polska Sp. z o.o. zlecił utylizację korzystając z ustawowego prawa zastawu.

Analiza tych dokumentów zdaniem Sądu Apelacyjnego uprawniała do przyjęcia, że powodowie powzięli wiedzę o szkodzie i osobie obowiązanej do jej naprawienia w dniu 3 grudnia 2004 r. Także według jego oceny dla uznania danego działania za delikt konieczne było wykazanie bezprawności działania pozwanej. Uznał jednak, że polecenie utylizacji towaru przez M. Logistics Polska Sp. z o.o. stanowiło delikt powodujący jej odpowiedzialność (art. 415 k.c.).

Wyrok Sądu Apelacyjnego został zaskarżony skargą kasacyjną przez pozwanego, w której wniósł on o jego uchylenie i oddalenie apelacji, ewentualnie o przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania. Skarga została oparta na obu podstawach z art. 398³ § 1 k.p.c. W ramach zarzutu naruszenia prawa materialnego skarżący zarzucił obrazę art. 25 § 1 ustawy z dnia 12 listopada 1965 r. Prawo prywatne międzynarodowe (Dz.U. Nr 46, poz. 290); art. 443 i 415 k.c. oraz art. 136, 129 § 1, 131 § 1 i 143 Kodeksu morskiego oraz art. 802 k.c. i 156 § 1 i 2 pkt 4 Kodeksu morskiego, art. 800 k.c.; art. 442 k.c. W ramach naruszenia przepisów postępowania skarżący zarzucił obrazę art. 386 § 6 k.p.c.; art. 232 i 1143 k.p.c., art. 299 k.p.c. oraz art. 1099 k.p.c.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Na wstępie trzeba zauważyć, że przy założeniu wystąpienia w sprawie jurysdykcji krajowej i stosowania polskiego prawa materialnego, zaskarżone orzeczenie nie mogło się ostać już z tej przyczyny, iż brak było podstawy – w świetle wiążących Sąd Najwyższy ustaleń faktycznych – do przyjęcia adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy zleceniem przez pozwaną spółkę utylizacji zatrzymanych w porcie w Nowym Yorku dwóch kontenerów soku jabłkowego a szkodą powodów, w postaci niezyskania za ten towar zapłaty. Jeżeli z chwilą załadowania na statek towaru w Gdyni stał się już własnością nabywcy, tj. kupującej spółki angielskiej, to bezpośredni uszczerbek powstał w majątku tej spółki.

Jeśli jednak wziąć pod uwagę, że obowiązkiem sprzedawcy było ich przewiezienie do Nowego Yorku i wydanie koncentratu jabłkowego podmiotowi prawa amerykańskiego Fallon Trading INC., do czego nie doszło ze względu na jego zepsucie na skutek wysokiej temperatury koncentratu jabłkowego w lipcu

2003 r. w czasie zatrzymania przez pozwaną kontenerów w tym porcie w ramach – jak podnosiła – przysługującego jej prawa zastawu na przesyłce, to niewątpliwie pośrednią stratę powodów w ich majątku w postaci nieuzyskania zapłaty za ten towar, należało wiązać z tym działaniem, a mógł to być czyn bezprawny o ile to działanie mogło zostać ocenione jako sprzeczne z prawem, bądź z zasadami współżycia społecznego. Sądy *meriti* tej kwestii nie rozważyły. W każdym razie, skoro opłaty przewozowe wynosiły kwotę 18 557 zł, a ogólna zaległość powodów wobec pozwanej wynosiła kwotę 79 292 zł, to trzeba było rozważyć, czy nie wystarczyło zatrzymanie jednego kontenera z koncentratem jabłkowym o wartości przecież aż 21.772.80 USD, czy też tylko zatrzymanie innych pięciu kontenerów w Gdyni. Rodzi się więc pytanie, czy nie można było przewidzieć, że zatrzymany w porcie w Nowym Yorku w lecie koncentrat jabłkowy ulegnie zepsuciu, a tym samym czy strona pozwana zatrzymując, aż dwa sporne kontenery nie przyczyniła się do szkody powstałej w majątku powodów.

Ponieważ brak jurysdykcji krajowej wywołuje nieważność postępowania, a uchybienia tej rangi Sąd Najwyższy bierze pod rozwagę z urzędu (art. 398¹³ § 1 k.p.c. w zw. z art. 1099 k.p.c. – w wersji obowiązującej w chwili zawiśnięcia sporu) trzeba było w pierwszej kolejności odpowiedzieć, czy zachodziła w sprawie ta bezwzględna przesłanka procesowa. W świetle podniesionych w skardze zarzutów miałby ją wyłączyć punkt 37 standardowych warunków handlowych skarżącej stwierdzający, że niniejsze warunki i spory wynikające lub związane z usługami spółki podlegają prawu angielskiemu oraz wyłącznej jurysdykcji sądów Anglii i punkt 21 konosamentu według którego, z zastrzeżeniem postanowień innej treści kontrakt, którego dowodem jest ten dokument jest podporządkowany prawu Stanów Zjednoczonych Ameryki, a wszelkie roszczenia czy spory z niego wynikające lub z nim związane będą rozstrzygane wyłącznie przez Sąd Okręgowy New Jersey w Stanach Zjednoczonych.

Tymczasem według istotnego dla tej oceny art. 1105 § 1 k.p.c. (w poprzednim brzmieniu) strony mogły wyłączyć w drodze umowy zawartej w formie pisemnej jurysdykcję sądów polskich w zakresie zobowiązań z umów, natomiast dochodzone roszczenie jest oparte na odpowiedzialności deliktowej.

Poza tym według stanu prawnego mającego zastosowanie w sprawie, umowę o jurysdykcję sądów państwa obcego sąd polski mógł wziąć pod rozagę tylko na zarzut strony pozwanej zgłoszony i należycie uzasadniony przed wdaniem się przez w spór co do istoty sprawy (art. 1105 § 3 k.p.c. w wersji poprzednio obowiązującej, por. także art. 18 i 19 Konwencji o jurysdykcji i wykonaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych z Lugano z dnia 16 września 1988 r. Dz.U. z 2000 r. Nr 10, poz. 132, a także art. 24 Rozporządzenia nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. Rady Unii Europejskiej - Jurysdykcja i uznawanie orzeczeń sądowych oraz ich wykonywanie w sprawach cywilnych i handlowych, Dz.U. UE. L 2001.12.1). Pojęcie „wdanie się w spór co do istoty sprawy” obejmuje podniesienie zarzutów o charakterze merytorycznym, co skarżąca uczyniła już w piśmie procesowym z dnia 12 września 2007 r., gdy tymczasem zarzut braku jurysdykcji krajowej podniosła po wydaniu zaskarżonego wyroku (t. III, k. 520-521). W tym stanie rzeczy brak było podstawy do przyjęcia, że w sprawie nie występuje jurysdykcja sądów polskich.

Nie można było natomiast odeprzeć zarzutu naruszenia przez Sąd Apelacyjny art. 1143 k.p.c. sprzed nowelizacji z dnia 1 lipca 2009 r. Sądy *meriti* z urzędu stosują właściwe prawo materialne (por. np. wyroki Sadu Najwyższego z dnia 17 października 2008 r., I CSK 105/08, OSNC 2009. Nr 11, poz. 153) i z dnia 3 marca 20011 r., II PK 208/10, LEX nr 817518). Skoro sprawa miała tzw. element zagraniczny należało rozstrzygnąć, czy do oceny dochodzonego roszczenia miało zastosowanie materialne prawo polskie, czy też prawo obce. Oczywiście Sąd Najwyższy był związany ustaleniem, że strony wiązała umowa spedycji, choć może to budzić wątpliwości w świetle samego stanowiska stron, niemniej brak było ustaleń, czy jej częścią były tzw. standardowe warunki handlowe. Wprawdzie dochodzone roszczenie ma charakter deliktowy, niemniej należało odpowiedzieć, czy miało do niego zastosowanie postanowienie zawarte w punkcie 34 tych ogólnych warunków.

Po wtóre należało rozważyć, czy mogło ono być skuteczne w świetle art. 25 ustawy z dnia 12 listopada 1965 r. prawo prywatne międzynarodowe (Dz.U. Nr 46, poz. 290 ze zm. – dalej: p.p.m.), a w szczególności, czy miał w sprawie zastosowanie art. 31 tego aktu prawnego. Trzeba także rozważyć, czy wyłączenie

zawarcia przez strony umowy o wyborze prawa nie znajduje się w umowach międzynarodowych zawartych przez Polskę. Przy założeniu, że strony nie mogły dokonać wyboru prawa właściwego dla zobowiązania nie wynikającego z czynności prawnej, ustalenie jakie zdarzenie spowodowało szkodę pozwoli na dokonanie ustalenia miejsca jej nastąpienia, a w konsekwencji prawa właściwego, które będzie miało zastosowanie dla jej oceny.

Wprawdzie na rozprawie w dniu 20 listopada 2009 r. pełnomocnik powodów cofnął wniosek dowodowy o przeprowadzenie dowodu z zeznań świadków /.../, niemniej jego czynność nie obejmowała zgłoszonego już pozwie wniosku o zobowiązanie strony pozwanej do przedłożenia stosownych dokumentów. Skoro taki obowiązek został przez Sąd nałożony na stronę pozwaną, która tylko po części z niego się wywiązała, a Sąd Apelacyjny w wyroku uchylającym z dnia 26 lutego 2009 r. opowiedział się, że są one niezbędne do oceny, czy działania skarżącej były bezprawne, to zaakceptowanie tego stanu rzeczy przez Sąd drugiej instancji, przy ponownym rozpoznaniu sprawy było w istocie obrazą art. 386 § 6 k.p.c. Ustalenie bliższej treści umowy wiążącej strony może mieć znaczenie także dla odpowiedzialności deliktowej, gdyż naruszenie obowiązku umownego może być jednocześnie deliktem cywilnym jeżeli stanowi samoistne naruszenie ogólnie obowiązującego przepisu prawa albo zasad współżycia społecznego (por. np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 kwietnia 1964 r., II CR 540 540/63, OSNC 1965, nr 2, poz. 32). W każdym razie Sąd powinien ocenić, jakie znaczenie nadać odmowie przedstawienia przez stronę dowodu, lub przeszkodom stawianym przez nią w jego przeprowadzeniu wbrew postanowieniu sądu (art. 233 § 2 k.p.c.).

Zasadność podstawy naruszenia prawa procesowego zwalniała Sąd Najwyższy od obowiązku szczegółowego rozważenia zarzutów dotyczących naruszenia prawa materialnego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 marca 1997 r., II CKN 60/97, OSNC 1997, nr 9, poz. 128).

Niemniej godzi się zauważyć, że w wypadku gdyby w sprawie miał zastosowanie art. 31 p.p.m. to unormowanie to odmiennie niż zawarte w ustawie z 1926 r. przesądza, że zobowiązanie wynikające z czynności prawnej, podlega prawu Państwa, w którym nastąpiło zdarzenie, będące źródłem zobowiązania (§ 1);

jednakże gdy strony są obywatelami tego samego państwa i mają w nim miejsce zamieszkania, właściwe jest prawo tego państwa (§ 2). Pomimo wąskiego ujęcia paragrafu drugiego, w którym jest mowa o obywatelach przepis ten należy także stosować do wzajemnych stosunków osób prawnych, a także do stosunku obywateli z osobami prawnymi ich państwa ojczystego, które w tym państwie posiadają swoją siedzibę (por. uchwałę Izby Cywilnej Sądu Najwyższego z dnia 5 października 1974 r., III CZP 71/73, OSNC 1975, nr 5, poz. 72). Skoro więc powodowie mieszkają w Polsce i pozwana ma siedzibę w tym kraju to właściwe może okazać się prawo materialne wyznaczone tym łącznikiem, bez względu na miejsce gdzie zaszedł fakt, który wywołał zobowiązanie.

Z kolei problem „właściwości lokalnej” to rozstrzygnięcie kwestii, czy decydujące jest miejsce gdzie popełniono delikt, czy też miejsce gdzie wynikła szkoda. Na tle dokonanych ustaleń odpowiedź nie jest prosta, gdyż bezpośrednia szkoda - powstała w Nowym Yorku i wynikała dla nabywcy tj. spółki angielskiej, natomiast szkoda powodów sprowadziła się do uszczerbku związanego z utratą towaru bez uzyskania za niego ekwiwalentu, który miał wpłynąć do Polski. W istocie sprowadziła się do uszczuplenia majątku powodów znajdującego się w kraju.

Poza tym choć kryteria miejsca czynu i miejsca szkody stanowią dla omawianej kwestii kryteria klasyczne, to nie można na tle konkretnego przypadku wykluczyć rozwiązania uwzględniającego czynniki dodatkowe, np. jak podniesiono w literaturze przyjąć właściwość prawa materialnego zapewniającego poszkodowanemu w danym wypadku skuteczniejszą ochronę, czy też zastosować „status personalny” jako przekreślający potrzebę kwalifikacji powiązania lokalnego.

Z powyższych względów Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji (art. 398¹⁵ § 1 k.p.c.).

md