

Z orzecznictwa Sądu Arbitrażowego przy PISiL (4)

Jak wiadomo, stosowanie prawa odbywa się często w oparciu o orzecznictwo sądów powszechnych, głównie Sądu Najwyższego. Nie kwestionując istotnej roli sądownictwa powszechnego w wykładni prawa, nie można wszak zapomnieć o orzecznictwie sądów polubownych, w tym w szczególności Sądu Arbitrażowego przy Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki.

Sąd Arbitrażowy przy PISiL, w jednej z wniesionych do tego sądu spraw, zajął się kwestią związaną z zasadami odpowiedzialności przewoźnika na gruncie Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR). W sprawie tej powód, podnosząc, iż strony zawarły w umowie przewozu ważną klauzulę arbitrażową, przewidującą zapis na Sąd Arbitrażowy przy Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki w Gdyni, wniósł o zasądzenie na jego rzecz od pozwanej odszkodowania wraz z odsetkami w wysokości 5% na podstawie art. 27 Konwencji CMR, liczonych od daty doręczenia wezwania do zapłaty do dnia zapłaty oraz kosztami postępowania arbitrażowego. Powód wskazał, że pozwana wykonywała na jego rzecz umowę przewozu, na podstawie której zobowiązała się do wykonania międzynarodowego przewozu drogowego przesyłki z Niemiec do Polski i do dostarczenia jej do miejsca przeznaczenia w terminie do określonego dnia. Powołując się na treść art. 1 *Konwencji o umowie przewozu międzynarodowego towarów (CMR) z 1956r.* (załącznik do **Dz.U. z 1962 Nr 49 poz. 238 ze zmianami**) wskazał, iż ma ona zastosowanie do zawartej pomiędzy stronami umowy. Przewoźnikiem faktycznym przesyłki była S. SA, której pozwana zleciła wykonanie tego przewozu. Pozwana nie wywiązała się z zawartej umowy przewozu. Przesyłka nie została bowiem dostarczona do miejsca przeznaczenia. Przyczyną jej niedostarczenia było skorzystanie przez podwyko-

nawcę pozwanego - S. SA z prawa zastawu przysługującego jej na podstawie postanowienia regulaminu świadczenia usług przez S. SA. Klient powoda zmuszony był w trybie pilnym zakupić dodatkowy towar na specjalne zamówienie. Towar ten dostarczony został na miejsce przeznaczenia i wydany uprawnionemu odbiorcy przez innego przewoźnika. Różnica pomiędzy kosztami zakupu przedmiotu przewozu a towaru zakupionego zastępczo, koszt transportu zastępczego oraz równowartość towaru pierwotnie zakupionego przez klienta powoda złożyły się na kwotę objętą żądaniem pozwu. Powód, powołując się na przepis art. 20 *Konwencji CMR* wywodził, że w związku z nie wydaniem towaru w ciągu 30 dni po upływie umówionego terminu dostawy, uznał towar za zaginiony i w celu wywiązania się z umowy zakupił towar zastępczy. Odpowiedzialność pozwanej za zaistniałe koszty powód wywodził z treści art. 29 *Konwencji CMR*, zarzucając pozwanej niedbalstwo polegające na niezachowaniu elementarnych zasad ostrożności i powierzenie przewozu kontrahentowi, względem którego pozwana miała nieuregulowane należności. Zdaniem powoda, pozwana jako profesjonalistka powinna się liczyć z ewentualnością skorzystania przez podwykonawcę z prawa zastawu. Postępując w taki sposób strona pozwana godziła się z faktem, że nie będzie mogła wykonać świadczenia, do czego zobowiązała się wobec powoda w zawartej umowie.

Pozwana w odpowiedzi na pozew wniosła o oddalenie powództwa w całości, podnosząc między innymi, że z uwagi na brak listu przewozowego w sprawie nie mają zastosowania postanowienia *Konwencji CMR*, lecz przepisy prawa przewozowego oraz przepisy kodeksu cywilnego. Pozwana podniosła również, że pomiędzy powódką a nie uczestniczącym w niniejszym sporze jej zleceniodawcą zawar-

ta została umowa spedycji, do której zastosowanie mają odpowiednie przepisy kodeksu cywilnego oraz, zgodnie z treścią zlecenia spedycyjnego, Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2002. W konsekwencji powyższego, do odpowiedzialności powoda zastosowanie ma art. 799 k.c., stosownie do którego spedytor ponosi odpowiedzialność za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi się posługuje przy wykonywaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w wyborze. Pozwana podniosła, że powódka nie ponosi odpowiedzialności za winę w wyborze pozwanej, jako swojego podwykonawcy, gdyż wyboru pozwanej dokonała za pośrednictwem giełdy, na którą to pozwana została dopuszczona po przeprowadzeniu postępowania rejestracyjnego.

Rozpoznający spór Sąd Arbitrażowy przy PISiL w pierwszej kolejności, oceniając ważność zapisu na sąd polubowny, uznał się za właściwy. Sąd ten stwierdził, iż powództwo zasługuje na częściowe uwzględnienie. Sąd ustalił, że mimo, iż zlecenie, udzielone powodowi przez jego klienta nazwane zostało zleceniem spedycyjnym, jego celem nie było w istocie wykonanie przez powoda czynności polegających na wysłaniu lub odbiorze przesyłki albo dokonaniu innych usług związanych z jej przewozem, lecz sam przewóz. Zgodnie z poglądami doktryny, o zakresie czynnościowym usługi spedycyjnej i jej strukturze będą każdorazowo decydować konkretne okoliczności związane z zaspokojeniem danej potrzeby przewozowej oraz wola usługobiorcy usług spedycyjnych (zob. *System Prawa Prywatnego*, Prawo zobowiązań - część szczegółowa, tom 7, pod red. *Jerzego Rąjskiego*, s.589 i powołana tam literatura). W wyroku z dnia 6 października 2004r., sygn. akt I CK 199/04 (LEX nr 146332) Sąd Najwyższy wywiódł, iż jeżeli przyjmuje się ofertę, w której mowa jest tylko o przewozie rzeczy, a żadne czynności konkludentne nie wskazują na istnienie

dotychczasowych postanowień umownych obejmujących usługi związane z przewozem, to umowa zawarta przez przyjęcie oferty jest *stricte* umową przewozu, a nie umową spedycji. Nie jest zatem, jak stwierdził Sąd Arbitrażowy, trafne twierdzenie pozwanego, jakoby powoda wiązała z jego klientem umowa spedycji - i by w związku z tym ponosił on odpowiedzialność za wybór swojego podwykonawcy na podstawie art. 799 k.c., tj. za winę w jego wyborze. Jako przewoźnik umowny powód odpowiada, stosownie do art. 3 Konwencji CMR, 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. W przedmiotowym przypadku powód przy wykonywaniu usługi posługiwał się pozwaną. Ponosi zatem odpowiedzialność za jej działania jak za swoje własne. Do przedmiotowego stosunku prawnego zastosowanie mają przepisy *Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)*, którą stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się. Nie ulega wątpliwości, iż zarówno Niemcy - kraj przyjęcia przesyłki do przewozu, jak i Rzeczpospolita Polska - kraj przeznaczenia są krajami umawiającymi się w rozumieniu konwencji CMR. Z całą pewnością o zastosowaniu tej Konwencji do przedmiotowego stosunku prawnego nie rozstrzyga fakt, iż na przedmiotowy przewóz nie został wystawiony list przewozowy. Zgodnie z postanowieniami art. 4 i 9 Konwencji CMR, list przewozowy jest dowodem umowy zawarcia umowy przewozu na warunkach określonych w Konwencji oraz dowodem przyjęcia towaru przez przewoźnika. Brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa na istnienie ani na ważność umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom Konwencji. Przytoczone unormowania świadczą o tym, że list przewozowy nie jest przesłanką zawarcia

umowy przewozu, a jego brak nie sprzeciwia się traktowaniu zawartej umowy jako podlegającej postanowieniom konwencji CMR. Nie ulega wątpliwości, że pozwany, będący podwykonawcą powoda, nie wykonał umowy przewozu. Nie wydał bowiem przesyłki w terminie umówionym przez strony. Nie wydał jej ani w ciągu trzydziestu dni po upływie umówionego terminu, ani w ciągu sześćdziesięciu dni po przyjęciu towaru do przewozu. Jak ustalono w toku postępowania, w ogóle jej nie wydał.

Nie sposób jednak, co wskazał Sąd Arbitrażowy, przypisać zachowaniu pozwanego, polegającemu na powierzeniu przesyłki do przewozu przewoźnikowi, któremu przysługiwała w stosunku do niego wierzycielność i uprawnienie do skorzystania z umownego prawa zastawu, rażącego niedbalstwa. Pojęcie rażącego niedbalstwa niezdefiniowane ustawowo wymaga szczegółowego określenia okoliczności. Stwierdzenie zatem, czy pozwanemu można przypisać zawinione niedopełnienie obowiązków, wymaga odniesienia się do kwestii właściwego, na gruncie art. 355 k.c., miernika staranności. Za miernik staranności uznaje się miernik obiektywny, odnoszący się do każdego, kto znajdzie się w określonej sytuacji, formułowany na podstawie takich reguł, jak: zasady współżycia społecznego, szczegółowe normy prawne, zwyczaje itp. Przypisanie określonej osobie niedbalstwa uznaje się za uzasadnione wtedy, gdy osoba ta zachowała się w określonym miejscu i czasie w sposób odbiegający od właściwego dla niej miernika należytej staranności (por. np. wyrok SN z dnia 10 marca 2004 r., IV CK 151.03, LEX nr 151642, wyrok SN z dnia 11 stycznia 2001, IV CKN 150/00, OSNC 2001, nr 10, poz. 153). Należyta staranność dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej, którą określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności gospodarczej, nie oznacza staranności wyjątkowej, lecz dostosowanej do działającej osoby, przedmiotu, jakiego działanie dotyczy oraz okoliczności, w jakich działanie to następuje (wyrok SN z dnia 25 września 2002 r., CKN 971/00, LEX 56902). Należyta staranność pozwanego wymagała zatem, co podkreślił Sąd Arbitrażowy, dokonania wyboru odpowie-

dniego dla wykonania przewozu przewoźnika, przy zachowaniu staranności dyktowanej doświadczeniem zawodowym i praktycznymi kwalifikacjami. Nie można, w ocenie Sądu Arbitrażowego, przypisać pozwanemu rażącego niedbalstwa, polegającego na naruszeniu elementarnych zasad ostrożności, przez powierzenie przesyłki przewoźnikowi, któremu przysługuje uprawnienie (choćby umowne) do skorzystania z prawa zastawu na przesyłce. Skorzystanie bowiem z tego uprawnienia nie jest obligatoryjne, lecz fakultatywne. Nie można zatem wymagać od przewoźnika, by przewidział, że przewoźnik faktyczny z tego prawa skorzysta. W ocenie Sądu Arbitrażowego kwestia rozliczeń przewoźnika z podwykonawcą, dotyczących innych stosunków prawnych, nie może wpływać na ocenę staranności przy wykonywaniu przedmiotowej umowy przewozu. A skoro tak, to brak jest podstaw do przyjęcia, by nie miał on prawa do korzystania z ograniczenia odpowiedzialności za szkodę przewoźnika przewidzianego w art. 23 Konwencji CMR. W myśl ust. 1 tego artykułu odszkodowanie, jakie przewoźnik jest obowiązany zapłacić na podstawie Konwencji za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia do przewozu. Sąd Arbitrażowy zasądził zatem od pozwanej na rzecz powoda odszkodowanie w wysokości wartości towaru, będącego przedmiotem przesyłki, która nie została dostarczona do odbiorcy. W pozostałej części Sąd Arbitrażowy powództwo oddalił stwierdzając, iż powodowi nie należała się pozostała kwota objęta żądaniem pozwu, na którą składała się wartość różnicy pomiędzy kosztami zakupu przedmiotu przewozu a towaru zakupionego zastępczo oraz koszt transportu zastępczego. Elementy te bowiem nie mieszczą się w dyspozycji art. 23 ust. 1 Konwencji CMR.

/Wyrok Sądu Arbitrażowego przy Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki z dnia 16 sierpnia 2010r., sygn. akt SA 3/04/2010/.

/mec. Beata Janicka/