

Sygn. akt V AGa 1/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 stycznia 2022 r.

Sąd Apelacyjny w Katowicach V Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	SSA Aleksandra Janas
Protokolant:	Katarzyna Macoch

po rozpoznaniu w dniu 20 stycznia 2022 r. w Katowicach

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) Spółki Akcyjnej we W.

przeciwko D. C.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Okręgowego w Częstochowie

z dnia 18 września 2019 r., sygn. akt V GC 21/19

1. zmienia zaskarżony wyrok w punktach 1 i 3 w ten sposób, że:

- oddala powództwo,
- zasądza od powódki na rzecz pozwanego kwotę 5.417 (pięć tysięcy czterysta siedemnaście) złotych tytułem kosztów procesu;

2. zasądza od powódki na rzecz pozwanego kwotę 9.457 (dziewięć tysięcy czterysta pięćdziesiąt siedem) złotych tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.

	SSA Aleksandra Janas	
--	----------------------	--

Sygn. akt V AGa 1/20

UZASADNIENIE

Powódka (...) Spółka Akcyjna we W. wystąpiła do Sądu Okręgowego w Częstochowie z pozwem, w którym domagała się zasądzenia od pozwanej D. C. kwoty 108.130,45 zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 21 listopada 2018

r. oraz kosztami procesu. Na uzasadnienie żądania podano, że powódka zleciła pozwanemu transgraniczny przewóz urządzeń energetycznych o łącznej masie 18 t i wartości 27.463 Euro. Przewoźnik posiadał stosowne pozwolenia, w tym na przewóz nienormatywnego ładunku przez RFN. Na terenie Niemiec wykonujący usługę kierowca wjechał jednak pod wiadukt, którego prześwit był mniejszy niż wysokość pojazdu z ładunkiem, wskutek czego doszło do uszkodzenia przewożonej stacji transformatorowej. Z uwagi na znaczny zakres uszkodzeń transport został zawrócony do powódki, która dokonała naprawy kosztem 22.292,45 zł. Po naprawie stacja trafiła do odbiorcy holenderskiego, który obciążył powódkę karą za nieterminowe dostarczenie towaru w kwocie 20.000 Euro. Powódka zapłaciła karę w dniu 17 października 2018 r. Po tym, jak ubezpieczyciel pozwanego odmówił wypłaty świadczenia z uwagi na fakt, że transport odbywał się poza wyznaczoną trasą, a pozwany przyjął na siebie dodatkową odpowiedzialność wobec powódki, bez wiedzy ubezpieczyciela, w dniu 5 listopada 2018 r. powódka wystawiła notę księgową, w której obciążyła pozwanego na 108.130,45 zł, wzywając do jej zapłaty do 20 listopada 2018 r. Pozwany nie wykonał tego obowiązku.

W sprzeciwie od wydanego w sprawie nakazu zapłaty pozwany domagał się oddalenia powództwa i zasądzenia kosztów procesu. W pierwszej kolejności twierdził, że dochodzone roszczenie uległo przedawnieniu z uwagi na upływ rocznego terminu, a nadto twierdził, że roszczenie wygasło z uwagi na brak zgłoszenia reklamacji, o jakiej mowa w art.30 ust.3 CMR, było nadmierne ponieważ przenosiło kwotę przewoźnego, powódce nie przysługiwała legitymacja czynna, zakwestionował też wysokość szkody oraz walutę świadczenia.

Wyrokiem z 18 września 2019 r. Sąd Okręgowy zasądził od pozwanego na rzecz powódki dochodzoną kwotę wraz z odsetkami w wysokości 5% w stosunku rocznym, liczonymi od 3 grudnia 2018 r., a w pozostałym zakresie powództwo oddalił. Zasądził nadto od pozwanego na rzecz powódki koszty procesu w wysokości 10.824 zł. Sąd ten ustalił min., że w dniu 21 lipca 2017 r. powódka zleciła pozwanemu, prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą (...), przewóz do Holandii 4 elementów służących do budowy stacji transformatorowej z fundamentem i dachem oraz obudową, w tym samej stacji o długości 4,46 m, szerokości 2,61 m, wysokości 3,2m oraz masie 18 t. Ładunek był ponadgabarytowy i wymagał ustalenia szczególnych warunków transportu, w tym trasy, jaką miał dotrzeć do celu. Cena całej usługi transportowej została ustalona na kwotę 5.900 Euro, przy czym w zleceniu została zadeklarowana suma przedstawiająca interes specjalny powódki na poziomie 77.979 Euro. Rozładunek przewożonego towaru miał nastąpić u odbiorcy 27 lipca 2017 r. o godzinie 6:00. Dane te zostały zawarte w liście przewozowym (...) odnoszącym się do samej stacji, a z uwagi na to, że list przewozowy dotyczył jednego z przewożonych elementów, interes specjalny zadeklarowano na 35.705 Euro. Celem wykonania usługi transportowej pozwany uzyskał jednorazowe pozwolenie z Referatu ruchu drogowego Urzędu Miasta G. na okres od 10 lipca 2017 r. do 9 października 2017 r. na 4 przejazdy w konwoju trzema pojazdami. Trasa i punkty na niej zostały szczegółowo wskazane i zmodyfikowane w załączniku z 1 lipca 2017 r. Granica miała być przekroczona we F., a samochody miały poruszać się szczegółowo wyznaczonymi autostradami (...). W nałożonych na przewoźnika obowiązkach znalazło się zalecenie sprawdzenia wysokości i szerokości przejazdów. Transport wyruszył od powódki 22 lipca 2017 r. o godzinie 6:13, a w dniu 24 lipca 2017 r. zestaw przekroczył granicę niemiecką, jednak nie jak planowano we F., a w J. i wjechał na autostradę (...), a następnie (...), po czym 25 lipca 2017 r. dotarł do autostrady (...). Tam około godziny 8:00 w okolicach miejscowości N., po ujawnieniu uszczerbku w przewożonym ładunku, nastąpił postój do 21:15. W sprawie ustalono, że w trakcie transportu doszło do uszkodzenia stacji transformatorowej polegającego na naruszeniu części dachu. Nie było też pewności, czy nie doszło do uszkodzeń wewnątrz. Celem dokonania oględzin na parkingu w Niemczech wysłani zostali pracownicy powódki A. K. oraz spedytor T. L.. Po zrobieniu zdjęć uszkodzeń, w porozumieniu z przełożonymi, podjęli decyzję o powrotnym przewiezieniu ładunku do zakładu w Polsce, gdzie miały zostać dokonane jego przegląd i naprawa. Sąd Okręgowy ustalił również, że w dniu 27 lipca 2017 r. transport powrócił do powódki. Tego dnia T. L., działający w imieniu powódki, zarówno na liście przewozowym, jak i dokumencie spedycji, których odpisy zostały przekazane pozwanemu, zmieścił adnotację o „powrocie” stacji transformatorowej z uwagi na uszkodzenia dachu i obudowy, jakie powstały w transporcie. Egzemplarze z powyższymi adnotacjami odebrał kierowca zestawu, który dostarczył je pozwanemu. Po dokonaniu naprawy, której koszt wyniósł 22.292,45 zł, powódka ponownie zleciła pozwanemu przewóz stacji transformatorowej do holenderskiego odbiorcy. Tym razem transport miał dotrzeć 10 sierpnia 2017 r. o godzinie 8:00. Jak ustalono, w związku z opóźnieniem dostawy stacji transformatorowej jej finalny odbiorca w piśmie z 27 września 2017 r. domagał się zapłaty 21.187,04 Euro, taką też informację powódce przekazał

jej bezpośredni kontrahent. Dopiero 27 grudnia 2017 r., po negocjacjach, przesłał żądanie zapłaty 20.000 Euro wraz fakturą na taką kwotę oraz wyszczególnieniem kosztów. W dniu 2 stycznia 2018 r. powódka w formie elektronicznej zwróciła się do pozwanego o uregulowanie powyższej należności. Ten w wiadomości elektronicznej z 3 stycznia 2018 r. skierował ją do ubezpieczyciela, który 15 stycznia 2018 r. przyjął zgłoszenie szkody. Po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego, decyzją z 26 lipca 2018 r. ubezpieczyciel pozwanego odmówił wypłaty odszkodowania, podnosząc, że ładunek przewożono częściowo poza trasą, na którą zostało udzielone zezwolenie. Powódka uregulowała dochodzoną przez swojego kontrahenta należność 20.000 Euro w dniu 17 października 2018 r. 5 listopada 2018 r. wystawiła natomiast notę obciążeniową dla pozwanego na 108.130,45 zł, obejmującą koszty naprawy stacji transformatorowej 22.292,45 zł oraz równowartość zapłaconych kontrahentowi 20.000 Euro. Tego samego dnia skierowała do pozwanego wezwanie do zapłaty.

W oparciu o powyższe ustalenia Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, że powództwo jest zasadne w świetle przepisów Konwencji z 19 maja 1956 r. o umowie międzynarodowego przewozu towarów (CMR), podkreślając jednocześnie, że transport dotyczył ładunku ponadgabarytowego, z czym wiązały się dalsze konsekwencje. Polegały one na konieczności zastosowania się przez pozwanego do narzuconych warunków wykonania transportu, zarówno po drogach polskich, jak i zagranicznych, a to z kolei obligowało go do zachowania szczególnej staranności. Sąd Okręgowy miał na uwadze, że – co pomiędzy stronami było bezsporne – w trakcie realizacji usługi transportowej, w okresie, kiedy ładunek znajdował się pod pieczęą pozwanego, doszło do jego uszkodzenia. W konsekwencji powódka musiała usunąć zniszczenia zewnętrzne i wewnętrzne stacji transformatorowej, co związane było z koniecznością jej zawrócenia z trasy. Konieczność przeprowadzenia naprawy nie pozwoliła powódce dotrzymać umówionego terminu dostawy, z czym wiązało się wymierzenie jej kary umownej w wysokości 20.000 Euro, którą uregulowała w całości na rzecz odbiorcy. Sąd Okręgowy wziął również pod uwagę, że w realiach rozpatrywanej sprawy pozwany wykonał faktycznie dwie usługi przewozowe na rzecz powódki, objęte tym samym zleceniem i umową, ale różnymi listami przewozowymi. Pierwsza, pozostająca przedmiotem niniejszego postępowaniem, zakończyła się uszkodzeniem stacji transformatorowej i jej zwrotem do nadawcy. Druga natomiast prowadziła do osiągnięcia finalnego założenia ponieważ 10 sierpnia 2017 r. ładunek dotarł do adresata. Przedmiotem badania była odpowiedzialność odszkodowawcza, związana z uszkodzeniem ładunku i nie dowiezieniem go w terminie. Powołując się na art. 12 ust. 1 i 2 konwencji CMR Sąd Okręgowy stwierdził, że to powódka, jako nadawca uprawniona była do dochodzenia odszkodowania, na które składały się wydatki i koszty przez nią wyłożone w związku z naprawą stacji oraz karą umowną za opóźnienie w dostawie w rozumieniu art. 19 konwencji CMR, skoro roszczenie odnosi się do zdarzeń, jakie miały miejsce przed wydaniem odbiorcy listu przewozowego. Powódce służyła legitymacja czynna, tym bardziej, że odbiorca towaru otrzymał sprawną stację i karę umowną za opóźnienie w jej dostarczeniu. Sąd Okręgowy przyjął także, że zlecenie transportowe oraz list przewozowy zawierały przewidzianą w art. 23 ust. 6 w zw. z art. 24 i art. 26 konwencji CMR deklarację interesu specjalnego do kwoty 35.705 euro. Z uwagi na powyższą klauzulę, jeżeli powódka udowodniłaby, że z opóźnienia w dostarczeniu odbiorcy przesyłki wynikała dla niej szkoda, to pozwany, jako przewoźnik obowiązany był zapłacić odszkodowanie, które mogło przewyższyć kwotę przewoźnego i w tym przypadku kwota zadeklarowana stanowiła górną granicę roszczenia, jakie mogło zostać zgłoszone. Oprócz szkody za opóźnienie w dostawie, przewidzianej w art. 26 konwencji CMR, uprawniony mógł dochodzić także na podstawie art. 25 odszkodowania za uszkodzenie przesyłki, o którą obniżyła się wartość towaru, obliczona według jego wartości ustalonej zgodnie z artykułem 23, ustępy 1, 2 i 4. Powołując się na art. 27 ust. 2 konwencji CMR Sąd stwierdził, że dochodzone odszkodowanie mogło być wyrażone w walucie polskiej, przy braku podstaw do odwoływania się do zasady walutowości z art. 358 k.c. Odnosząc się z kolei do art. 29 konwencji CMR Sąd Okręgowy stwierdził, że w realiach sprawy nie sposób zakładać złej woli pozwanego, ponieważ wiązałoby się to z koniecznością stwierdzenia intencjonalnego doprowadzenia do uszkodzenia przewożonej stacji transformatorowej; można natomiast było stwierdzić znamiona rażącego niedbalstwa, które zachodzi w przypadku przekroczenia podstawowych, elementarnych zasad ostrożności, czy też ogólnie nieprawidłowego zachowania się w danej sytuacji, oczywistego dla każdego rozsądnego człowieka. Wskazał, że pod desygnaty rażącego niedbalstwa podpadają wszelkiego rodzaju formy nieumyślności oraz braku staranności, której miernik na gruncie regulującej profesjonalny obrót konwencji CMR, powinien być podwyższony, z uwzględnieniem dodatkowych obostrzeń związanych z realizacją transportu ponadgabarytowego (obowiązek uzyskania zezwoleń oraz stosowania się do

ograniczeń i schematów bezpieczeństwa, tak dla ładunku, jak i ruchu drogowego). Sąd Okręgowy wskazał, że przy braku dokładnej wiedzy o tym, kiedy doszło do uszkodzenia ładunku, wyeksponować należało nieprawidłowe zachowanie przewoźnika podlegające na odstępstwie od trasy przewozu, na którą uzyskano zezwolenie. Ponadto, niezależnie od zezwolenia, pozwany powinien był sprawdzić trasę przejazdu pod kątem przeszkód, a to z uwagi na gabaryty i masę ładunku. Samo zatem uzyskanie zezwolenia przewozowego na terytorium Republiki Federalnej Niemiec nie zwalniało go jako organizatora odpowiedzialnego za prawidłowy przebieg transportu, od ustalenia ewentualnych zagrożeń i podjęcia stosownych działań zapobiegawczych. Podkreślił Sąd, że niezależnie od tego, czy do uszkodzenia ładunku doszło na wyznaczonej w zezwoleniu trasie, czy też poza nią, pozwany, znając gabaryty ładunku, powinien był drogę sprawdzić pod kątem możliwości jego bezpiecznego przewiezienia, a w przypadku ujawnienia przeszkód podjąć działania celem zaplanowania bardziej dogodnej trasy. Z tych względów zaniechania po stronie przewoźnika Sąd Okręgowy zakwalifikował jako rażące niedbalstwo, co prowadziło do zastosowania nie rocznego, lecz trzyletniego okresu przedawnienia. Ten zaś, liczony od dnia doręczenia urządzenia, do chwili wniesienia pozwu nie upłynął. Odnosząc się z kolei do spełnienia wymogu zgłoszenia reklamacji w terminie 21 dni od postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy (art.30 ust.3 Konwencji CMR) stwierdził w pierwszej kolejności, że opóźnienie w dostawie miało charakter złożony w takim aspekcie, że ładunek nie dotarł bezpośrednio do odbiorcy, a w czasie, gdy znajdował się jeszcze w rozumieniu art. 12 ust. 2 konwencji CMR w dyspozycji powódki, powrócił do niej jako uszkodzony i to w takich warunkach i czasie, że oczywistym stało się, iż termin dostawy nie mógł zostać dotrzymany. Wedle Sądu, w opisanych wyżej okolicznościach zastrzeżenie dotyczące opóźnienia dostawy mogła złożyć tylko powódka, która z tego tytułu dochodziła roszczeń odszkodowawczych. Brak stosownego zastrzeżenia prowadziłby zaś do wygaśnięcia roszczenia i to także w sytuacji, gdy szkoda powstałaby wskutek złego zamiaru bądź rażącego niedbalstwa przewoźnika. Opowiedział się też za możliwością uprzedzenia przewoźnika odnośnie do możliwości dochodzenia roszczeń z tytułu opóźnienia dostawy, jeszcze przed dostarczeniem ładunku odbiorcy, a nawet przed upływem terminu dostawy o ile wiadomym było, że towar nie dotrze na czas. Sąd Okręgowy przywołał art. 30 ust. 3 Konwencji CMR, który wymaga zachowania formy pisemnej, zaś uchybienie jej prowadzi do bezskuteczności owego zastrzeżenia. Powołując się na wypowiedzi doktryny prawa i judykatury wskazał, że wymogu zachowania formy pisemnej nie można oceniać przez pryzmat przepisów wewnętrznych o formie pisemnej, bowiem mogłoby to prowadzić do niejednolitego stosowanie postanowień konwencji. Na tej podstawie stwierdził, że dla zachowania formy pisemnej wystarczające było wpisanie zastrzeżenia do listu przewozowego, przy czym taki wpis powinien być dokonany także w egzemplarzu pozostającym po przewozie w rękach przewoźnika, albo powinien zostać potwierdzony przez przewoźnika. Wymogi te, tak co do czasu, jak i formy wpisu zastrzeżenia, zostały spełnione ponieważ stosowne adnotacje poczyniono zarówno w liście przewozowym, jak i w zleceniu transportowym, których egzemplarze dotarły do przewoźnika, toteż zarzut wygaśnięcia roszczenia uznał Sąd za nieskuteczny. W takim stanie rzeczy Sąd Okręgowy uznał, że co do zasady pozwany ponosi odpowiedzialność za szkodę wywołaną opóźnieniem w dostarczeniu towaru oraz jego uszkodzeniem. Uznał przy tym, że powódka wykazała także wysokość szkody ponieważ przedstawiła kosztorys dotyczący naprawy urządzenia, który po myśli art. 6 k.c. nie został podważony przez pozwanego. Nie wykazał pozwany, by koszt usunięcia uszkodzeń stacji podany przez powódkę był zawyżony, ani nie zakwestionował skutecznie zakresu jej zniszczeń. Wartość szkody związanej z opóźnieniem w dostawie wyrażała się z kolei w karze umownej, jaką powódka uregulowała na rzecz swojego kontrahenta, tj. 20.000 Euro. Był to uszczerbek majątkowy po jej stronie, pozostający w związku przyczynowym z działaniem pozwanego jako wykonawcy usługi transportowej, które obarczone było rażącym niedbalstwem. Powyższa kwota została przeliczona w granicach oznaczonych przepisami art. 27 ust. 2 oraz art. 29 ust. 1 konwencji CMR na złote polskie, według kursu NBP z 16 października 2018 r., tj. dnia poprzedzającego zapłatę przez powódkę kary umownej. W rezultacie, na podstawie art. 23 ust. 5 i 6 konwencji CMR oraz art. 25 ust. 1 konwencji CMR Sąd Okręgowy zasądził od pozwanego na rzecz powódki 108.130,45 zł, na które składały się koszty naprawy stacji transformatorowej w wysokości 22.292,45 zł oraz równowartość uregulowanej przez powódkę kary umownej za opóźnienie w jej dostawie, tj. 85.838 zł. O odsetkach od tej kwoty orzekł na podstawie art. 27 ust. 1 Konwencji CMR, przy czym jako datę początkową ich naliczania przyjął dzień wniesienia pozwu. Żądanie zasądzenia odsetek za okres wcześniejszy oraz w wysokości wyższej niż wynikająca z powołanego przepisu (5 %) zostało oddalone, a rozstrzygnięcie o kosztach procesu zapadło na podstawie art. 100 zdanie 2 k.p.c.

W apelacji od tego wyroku (w części uwzględniającej żądanie pozwu oraz co do kosztów procesu) pozwany zarzucił naruszenie prawa procesowego, a to art.233 § 1 k.p.c. i art.227 k.p.c., art.323 k.p.c. w związku z art.6 k.c., oraz prawa materialnego: art. 6 k.c., art.23, art.29 ust.1 i 2, art.32 ust.1 zdanie pierwsze, art.32 ust.1 zdanie drugie i art.27 ust.2 Konwencji CMR. W oparciu o te zarzuty, szerzej w apelacji uzasadnione, pozwany domagał się zmiany zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa, ewentualnie uchylenia wyroku i przekazani sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji, a nadto wniósł o obciążenie powódki kosztami postępowania za obie instancje. Dodatkowo na rozprawie apelacyjnej pozwany podniósł zarzut nieważności oparty na art.41 Konwencji CMR.

Powódka domagała się oddalenia apelacji i zasądzenia kosztów postępowania apelacyjnego.

Sąd Apelacyjny ustalił i zważył, co następuje.

Sąd Okręgowy poczynił prawidłowe ustalenia faktyczne, które w znacznej części były pomiędzy stronami niesporne, a w pozostałym zakresie znajdowały oparcie w zgromadzonych w sprawie dowodach. Ustalenia te Sąd Apelacyjny akceptuje i czyni własnymi, nie podzielając tym samym zarzutów apelacji odnoszących się do naruszenia prawa procesowego.

Pozwany twierdził, że w sprawie doszło do naruszenia art.233 § 1 k.p.c. poprzez przekroczenie zasady swobodnej oceny dowodów, polegające na braku wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego, a także dokonaniu ustaleń z naruszeniem zasady logicznego rozumowania i doświadczenia życiowego. Uchybienie to miało przejawiać się w wadliwej ocenie listu przewozowego i zlecenia transportowego, co doprowadziło do przyjęcia, że jest to umieszczono na nim zastrzeżenie z art.39 ust.3 Konwencji CMR, podczas gdy mogło ono jedynie świadczyć o uszkodzeniu przesyłki. Ponadto Sąd Okręgowy miał wywieść błędny wniosek, że pozwany dopuścił się rażącego niedbalstwa.

Odnosząc się do oceny dowodów w postaci listu przewozowego i zlecenia transportowego, skarżący nie neguje ustalenia Sądu Okręgowego, że przedstawiciel pozwanej zamieścił na nich zapisek o uszkodzeniu towaru (stacji transformatorowej) i jej zwrocie do powódki. Poza sporem było też, że dokumenty z taką wzmianką zostały wydane kierowcy realizującemu przewóz, a następnie wydane samemu pozwanemu. Sąd Apelacyjny podziela stanowisko Sądu Okręgowego, że tym samym spełniono wymóg zgłoszenia zastrzeżenia, o jakim mowa w art.30 ust.3 Konwencji. Zauważyć należy, że przepis ten nie wprowadza żadnych wymogów co do treści zastrzeżenia, w szczególności nie wymaga, aby zawierało ono wyrażone *expressis verbis* sformułowanie o wystąpieniu z roszczeniem z tytułu szkody związanej z opóźnieniem w dostawie. Nie można przy tym wykluczyć, że w chwili składania zastrzeżenia uprawniony nie wie jeszcze, czy poniesie szkodę z tego tytułu ponieważ nie wiadomo, czy inne podmioty skorzystają z przysługujących im uprawnień. Istota regulacji sprowadza się do zasygnalizowania przewoźnikowi, że w danych okolicznościach uprawniony kwestionuje prawidłowość wykonania przewozu, a wzmianka zamieszczona przez przedstawiciela powódki rolę taką spełnia. Z uwagi na zwrot przesyłki do nadawcy, tj. powódki, oczywistym było, że jej dostarczenie do odbiorcy na terenie Holandii nie będzie możliwe w umówionym czasie. Jeśli zaś idzie o zarzut dotyczący wadliwego ustalenia, że pozwany dopuścił się rażącego niedbalstwa, to w pierwszej kolejności wymaga podkreślenia, że skuteczne podniesienie tego zarzutu wymaga wskazania dowodu, który wedle skarżącego oceniono wadliwie, a nadto wyjaśnienia na czym wadliwość polegała. Apelacja nie spełnia tego wymogu, a przytacza jedynie wypowiedzi doktryny, których jednak nie odnosi do okoliczności niniejszej sprawy. Nie przystają do nich także wskazane w apelacji przypadki pozostawienia pojazdu bez nadzoru albo bez zabezpieczeń, które nie wyczerpują pojęcia rażącego niedbalstwa. Po wtóre, skarżący nie kwestionował ustaleń faktycznych dotyczących okoliczności, w jakich doszło do uszkodzenia przesyłki, a raczej skupiał się na negocjowaniu wywiedzionych z nich wniosków co do stopnia swojej winy. Poza sporem było więc, że do powstania szkody doszło w czasie przewozu na terenie Niemiec. Skarżący nie kwestionował także, że kierujący pojazdem nie przekroczył granicy w miejscu wskazanym w urzędowym dokumencie, zawierającym zezwolenie władz niemieckich na przewóz przesyłki o nienormalnych rozmiarach. W tym świetle twierdzenie pozwanego, że do zdarzenia doszło na trasie wskazanej w pozwoleniu, budzi poważne zastrzeżenia co do zgodności z faktycznym stanem rzeczy. Podkreślenia wymaga, że pozwany nie ujawnił żadnych informacji o tym, gdzie miało miejsce uderzenie w wiadukt (na taką przyczynę powstania szkody wskazywano w korespondencji przedprocesowej stron), choć dane takie z całą pewnością zostały mu przekazane

przez kierowcę. O zachowaniu trasy przejazdu nie świadczy przy tym okoliczność, że postój pojazdu i dokonanie oględzin uszkodzonego towaru dokonany przez przedstawicieli powódki odbyły się już w miejscowości leżącej na wyznaczonej trasie. Niezależnie jednak od tych okoliczności słusznie zauważył Sąd Okręgowy, że ustalenie miejsca powstania szkody, nie miało w sprawie znaczenia. W każdym wypadku pozwany był zobowiązany do sprawdzenia, czy obiekty drogowe znajdujące się na wyznaczonej trasie umożliwiają przejazd pojazdu o takich gabarytach, jak w niniejszej sprawie. Z faktu, że do uszkodzenia przesyłki doszło na skutek uderzenia w wiadukt, który okazał się zbyt niski dla rozmiarów przewożonego urządzenia wynika niezbicie, że sprawdzenie takie nie miało miejsca. Dodatkowo trzeba zauważyć, że charakter uszkodzeń zlokalizowanych w górnej części przewożonej stacji, przy jednoczesnej bierności pozwanego co do wyjaśnienia innych możliwych przyczyn zdarzenia, prowadzi do wniosku, że opisane wyżej okoliczności powstania szkody odpowiadają prawdzie. Zważywszy zaś na zawodowy charakter działalności pozwanego oraz znane mu jako przewoźnikowi dodatkowe wymogi związane ze szczególnym rozmiarem przewożonego towaru, zaniechanie sprawdzenia faktycznych możliwości przejazdu i podjęcie ryzyka wykonania usługi „w ciemno” nosi znamiona niedbalstwa i to w stopniu rażącym. Każda rozsądna osoba, nawet nie zajmująca się zawodowo przewozem towarów, ma świadomość zagrożeń związanych z próbą przejechania pod zbyt niskim obiektem drogowym zarówno dla integralności przewożonego towaru, jak i bezpieczeństwa w ruchu drogowym jako takiego.

Sąd Apelacyjny nie podzielił też zarzutów apelacji o naruszeniu art.227 k.p.c. i art.323 k.p.c. w związku z art.6 k.c., do czego miało dojść poprzez bezpodstawne przyjęcie, że powód wykazał legitymację czynną do dochodzenia roszczenia. Skarżący nie wyjaśnił w żaden sposób, w jaki sposób Sąd Okręgowy naruszył wymienione wyżej przepisy, a jedynie ponownie ograniczył się do przedstawienia własnego sposobu interpretacji art.12 ust. 2 i art.13 ust.1 Konwencji CMR, o czym niżej. Nie podał też skarżący w czym upatruje naruszenia art.323 k.p.c. Zgodnie z tym przepisem, wyrok może być wydany jedynie przez sędziów, przed którymi odbyła się rozprawa poprzedzająca bezpośrednio wydanie wyroku. Analiza akt sprawy, w szczególności zaś protokołu rozprawy z 4 września 2019 r., a także samego wyroku wskazuje jednoznacznie, że przytoczona norma została zachowana.

W prawidłowo ustalonym stanie faktycznym Sąd Okręgowy nie w pełni właściwie zastosował prawo materialne, choć spośród zarzutów apelacji tylko jeden okazał się uzasadniony.

Kwestionując wyniki oceny prawnej pozwany pomija okoliczność, którą zauważył i wyeksponował Sąd Okręgowy. Słusznie w sprawie zwrócono uwagę, że strony zawarły umowę przewozu konkretnego towaru, a jej realizacja odbywała się na podstawie dwóch listów przewozowych. Pierwszy z nich został wystawiony w związku ze zleceniem przewozu z 21 lipca 2017 r., który miał zostać zrealizowany do 27 lipca 2017 r. (w tej dacie zaplanowano rozładunek u odbiorcy). Z uwagi na uszkodzenie towaru w czasie transportu umowa nie została wykonana ponieważ – jak wiadomo – stacja „wróciła” do powódki celem naprawy. Następnie, po zakończeniu naprawy, powódka ponownie zleciła pozwanemu transport stacji do tego samego odbiorcy na terenie Holandii, a pozwany zobowiązanie wykonał w dniu 10 sierpnia 2017 r. w oparciu o odrębny list przewozowy. Dwukrotne zlecenie przewozu i wystawienie w związku z tym dwóch listów przewozowych należy więc traktować jako odrębne zdarzenia, podlegające osobnej ocenie na podstawie przepisów konwencyjnych, a jednocześnie obydwie przewozy dotyczą transportu tej samej rzeczy, co sprawia, że rozpoznawana sprawa odbiega od typowych przypadków wadliwego wykonania przewozu. Nawet gdyby uznać, że obydwie przewozy jako stanowiące wykonanie jednej umowy należy traktować jako jedno zdarzenie prawne, to Sąd Apelacyjny podziela stanowisko Sądu Okręgowego, że skuteczne jest zgłoszenie zastrzeżenia nawet przed zrealizowaniem dostawy (co w sprawie miało miejsce w dniu 10 sierpnia 2017 r.), jeżeli już w dacie zgłoszenia wiadomo, że dostawa będzie opóźniona. Art.30 ust.3 Konwencji należy interpretować w ten sposób, że nie zabrania on złożenia przez uprawnionego zastrzeżenia o opóźnieniu w dostawie jeszcze przed postawieniem towaru do dyspozycji odbiorcy, jeśli już wcześniej oczywistym jest, że nie nastąpi to w umówionym terminie.

Dokonując oceny zarzutu braku legitymacji czynnej powódki, na wstępie trzeba stwierdzić, że już sam skarżący w apelacji zauważył, że zgodnie z art.12 ust.1 i art.13 ust.1 Konwencji uprawnionym do dochodzenia roszczeń w związku z wadliwym transportem jest odbiorca towaru, jednak dopiero od momentu wydania mu drugiej części listu przewozowego lub zgłoszenia takiego żądania. Do tego czasu podmiotem uprawnionym do rozporządzania towarem jest nadawca. Z poczynionych w sprawie niespornych okoliczności faktycznych wynika, że w związku z uszkodzeniem

towaru powódka jako nadawca zdecydowała o konieczności jego przewiezienia do swojego zakładu. Tym samym nie tylko odbiorca holenderski nie otrzymał drugiej części listu przewozowego, ale nawet nie zgłosił takiego żądania. Oznacza to, że w związku z przewozem odbywającym się na podstawie pierwszego listu nie nabył on uprawnień do rozporządzania towarem, a tym samym nie dysponował roszczeniami wobec przewoźnika. Roszczenia te, związane z naruszeniem obowiązków umownych, przysługiwały natomiast powódce, która w związku z tym ma legitymację do ich dochodzenia. W tym stanie rzeczy przekonanie pozwanego, że to kontrahent powódki powinien dochodzić wobec niego roszczeń związanych z nienależytym wykonaniem przewozu jest nielogiczne, tym bardziej, że szkoda, jakiej doznał, została w całości pokryta przez powódkę. Podkreślić trzeba, że opóźnienie dotyczyło pierwszego transportu, a drugi – zważywszy na treść listu przewozowego i wskazaną w nim datę dostarczenia towaru – odbył się zgodnie z ustaleniami poczynionymi pomiędzy powódką jako nadawcą i pozwanym jako przewoźnikiem. Przewóz ten wykonano prawidłowo – towar dostarczono odbiorcy we wskazanym w nim terminie, wobec czego nie powstały żadne dalsze roszczenia, o jakich mowa w Konwencji. Wydanie odbiorcy drugiej części listu przewozowego (drugiego) nie wpłynęło zatem na roszczenia wynikające z nieprawidłowego wykonania przewozu na podstawie pierwszego listu. Nie zmienia to jednak postaci rzeczy, że – oceniając sprawę całościowo – pozwany wykonał zobowiązanie wynikające z umowy zawartej z powódką opóźnieniem ponieważ nie dostarczył towaru w dniu 27 lipca 2017 r., jak się pierwotnie umówiono. W konsekwencji opóźnienia finalny odbiorca stacji transformatorowej obciążył odbiorcę – kontrahenta powódki karą umową, a ten zażądał jej zapłaty od powódki. W tym, a także w konieczności pokrycia kosztów naprawy, wyraża się doznana przez powódkę szkoda.

Jak już była o tym mowa, na liście przewozowym dotyczącym pierwszego transportu przedstawiciel powódki zamieścił wzmiankę o uszkodzeniu towaru i konieczności jego przewiezienia do zakładu powódki, w którym został wyprodukowany, a to celem naprawy. Sąd Apelacyjny akceptuje stanowisko Sądu Okręgowego, że umieszczenie tej adnotacji spełniło wymogi z art.30 ust.3 Konwencji ponieważ było dla przewoźnika czytelnym sygnałem, że towar nie został (i nie zostanie) dostarczony we właściwym czasie. Niezależnie od tego wskazywał na fakt powstania szkody polegającej na uszkodzeniu stacji. Z tego punktu widzenia fakt dokonania drugiego przewozu był o tyle bez znaczenia, że przewóz ten odpowiadał kryteriom zamieszczonym w liście przewozowym (przesyłkę po naprawie dostarczono w stanie nienaruszonym w przewidzianym w nim terminie). Nie znajduje więc oparcia w powołanym przepisie stanowisko pozwanego, że dla zachowania roszczenia o naprawienie szkody wywołanej opóźnieniem w przewozie, powódka powinna zgłosić zastrzeżenie w terminie 21 dni, licząc od przewozu zakończonego 10 sierpnia 2017 r. Roszczenie to wynikało z pierwszego przewozu, a zgłoszenie zastrzeżenia w kolejnym dniu po uszkodzeniu towaru poprzez zamieszczenie adnotacji na liście przewozowym zwróconym kierowcy, a następnie przekazaniem pozwanemu, czyni zadość obowiązkowi wynikającemu z art.30 ust.3 Konwencji i sprawia, że zarzut o wygaśnięciu tego roszczenia jest niesłuszny.

Sąd Apelacyjny stanął także na stanowisku, że zgłoszenie zastrzeżenia przez powódkę było skuteczne, skoro to jej po myśli art.12 ust.1 CMR przysługiwało prawo rozporządzania towarem, wobec czego to ona miała status uprawnionego w rozumieniu przepisów Konwencji. Także w doktrynie wyrażono pogląd, w myśl którego osobą uprawnioną do dochodzenia roszczeń z tytułu szkód zaistniałych bezpośrednio w towarze jest nadawca lub odbiorca, w zależności od tego, który z nich uprawniony jest do rozporządzania towarem (K. Wesołowski [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz, Warszawa 2015, Załącznik Art. 17.). Podkreślić też należy – na co wskazuje także sam skarżący – że konieczność złożenia zastrzeżenia aktualizuje się już w momencie powstania opóźnienia i jest niezależne od tego, czy i w jakiej konkretnie dacie powstała szkoda. Oczywistym jest, że aż do upływu terminu z art.30 ust.3 CMR uprawniony może nie znać rozmiaru szkody, a nawet nie wiedzieć o jej powstaniu.

Sąd Okręgowy nie naruszył też art.29 ust.1 i 2 w związku z art.32 ust.1 CMR poprzez wadliwe uznanie, że pozwany dopuścił się rażącego niedbalstwa, co w kolei prowadziło do zastosowania dłuższego terminu przedawnienia. Z przyczyn, o których była mowa powyżej, Sąd Apelacyjny podzielił ocenę Sądu Okręgowego co do postaci zawinienia pozwanego, a to należy też odnieść do pracowników przewoźnika lub jakiegokolwiek innej osoby, do których usług

odwołuje się on dla wykonania przewozu, jeżeli ci pracownicy lub te inne osoby działają w wykonaniu swych funkcji (art.29 ust.2 Konwencji).

Tym samym słusznie przyjęto w sprawie, że do chwili wniesienia powództwa, co nastąpiło w dniu 3 grudnia 2018 r. (k.27), nie upłynął jeszcze trzyletni termin przedawnienia, wskazany w art.32 ust.1 Konwencji. Zbędne jest więc roztrząsanie kiedy reklamacja została doręczona pozwanemu i czy spełniała przewidziane dla niej wymogi, a zatem w jakim zakresie po myśli art.32 ust.2 Konwencji miało miejsce zawieszenie biegu przedawnienia, skoro pozew wniesiono po upływie niespełna 18 miesięcy od zdarzenia szkodzącego. Tym samym zagadnienie ewentualnego zawieszenia biegu terminu przedawnienia nie ma dla sprawy żadnego znaczenia.

Kolejnym zagadnieniem jest problem szkody jako takiej i jej rozmiaru. Pozwany zarzucił w apelacji naruszenie art.6 k.c. Nie kwestionując, że szkoda powstała w czasie transportu argumentował, że przyczyna jej powstania nie została wyjaśniona. W szczególności powódka miała nie wykazać, że szkoda powstała w okolicznościach pozwalających na postawienie przewoźnikowi zarzutu winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa (o czym była już mowa), ani nie udowodniła w jakim momencie przewozu powstała szkoda i jakie były jej przyczyny. Skarżący pomija jednak w swych wywodach regulację zawartą w art.17 ust. 1 CMR. Przepis ten stanowi, że przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. W ust.2 powołanego przepisu uregulowano wypadki, w których przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, tj. jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec, a także jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z przyczyn określonych w ust.4 (żadna z nich w niniejszej sprawie nie wystąpiła). Zgodnie z art.18 ust.1 CMR dowód, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało jedną z przyczyn przewidzianych w artykule 17 ust.2, ciąży na przewoźniku. Skoro więc – co było niesporne – do powstania szkody doszło w czasie transportu, to na pozwanym jako przewoźniku spoczywał ciężar udowodnienia, że zachodziły okoliczności zwalniające go z odpowiedzialności za uszkodzenie towaru i za opóźnienie w jego dostawie. Pozwany tymczasem okoliczności takich nie tylko nie wykazał, ale nawet nie naprowadził i nie wyjaśnił kiedy i gdzie towar uległ uszkodzeniu, o czym także była już mowa. To przede wszystkim pozwanemu jako przewoźnikowi były znane okoliczności powstania szkody, wobec czego zarzucanie powódce, że ich nie wykazała nie znajduje żadnego uzasadnienia. Wszystko to prowadzi do wniosku, że pozwany nie zdołał podważyć podstaw swojej odpowiedzialności.

Nieskuteczne okazały się także zarzuty odnoszące się do samej wysokości szkody. Pozwany zarzucił naruszenie art.23 ust. 1 CMR poprzez obliczenie odszkodowania bez uwzględnienia zawartych w tym przepisie kryteriów, odwołujących się do wysokości odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru. Powołany przepis dotyczy ustalenia odszkodowania w razie całkowitego lub częściowego towaru, a na podstawie art.25 ust. 1 Konwencji zawarte w nim kryteria znajdują zastosowanie w razie uszkodzenia przesyłki – w takim razie przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru, obliczoną według wartości towaru ustalonej zgodnie z art. 23, ustępy 1, 2 i 4. Należne z tego tytułu odszkodowanie oblicza się więc według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu (ust.1), według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej - według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości (ust.2). Ponadto zwrotowi podlega przewoźne, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia, tu: uszkodzenia (ust.4). Ponadto – co również istotne – po myśli art.26 ust. 2 Konwencji, jeżeli miała miejsce deklaracja specjalnego interesu w dostawie, można żądać niezależnie od odszkodowania przewidzianego w artykułach poprzedzających odszkodowania równego dodatkowej szkodzi, która została udowodniona, aż do wysokości zadeklarowanej kwoty. Nie budzi bowiem wątpliwości, że kwota wskazana w deklaracji (w rozpoznawanej sprawie 35.705 Euro w odniesieniu do stacji transformatorowej) nie stanowi domniemanej wysokości szkody, gdyż podlega udowodnieniu na zasadach ogólnych. W doktrynie przyjmuje się, że w ramach deklaracji kwoty specjalnego interesu w dostawie mogą być zrekompensowane: szkody powstałe w towarze (przesyłce), w zakresie, w jakim nie zostały one wynagrodzone na podstawie innych tytułów odpowiedzialności

przewoźnika; szkody inne niż bezpośrednio zaistniałe w towarze, ale będące konsekwencją tych ostatnich, jak również majątkowe skutki przekroczenia terminu dostawy, wyrażające się szkodami poza substancją towaru, których wysokość wykracza poza wartość przewoźnego (D. Ambrożuk [w:] D. Dąbrowski, K. Wesołowski, D. Ambrożuk, Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz, Warszawa 2015, Załącznik Art. 26). Na tej podstawie naprawieniu polega więc szkoda odpowiadająca karze umownej, jaką uprawniony zapłacił w związku z opóźnieniem dostawy.

Odnosząc te rozważania do niniejszej sprawy – powódka przedstawiła dokumenty, z których wynika jaką kwotę była zmuszona zapłacić swojemu kontrahentowi w związku z opóźnieniem dostawy, a Sąd Okręgowy nie znalazł żadnych podstaw, aby podważyć ich moc dowodową, a i sam skarżący takich okoliczności nie przytoczył. Z całą pewnością prywatny charakter dokumentów nie może sam w sobie prowadzić do odmowy uznania wymienionych dokumentów za wiarygodne.

Co się natomiast tyczy kosztów naprawy to należy zauważyć, że co do zasady uszkodzenie towaru obniża jego wartość, co z kolei mieści się w dyspozycji art.25 ust.1 Konwencji, a niezależnie od tego może podlegać odszkodowaniu na podstawie art.26, a to wobec złożenia przez powódkę deklaracji specjalnego interesu w dostawie.

W sprawie było niesporne, że w korespondencji przedprocesowej po wystosowaniu przez powódkę wezwania do zapłaty z 5 listopada 2018 r. (k.10) pozwany nie podważał ani zasady swej odpowiedzialności, ani wysokości szkody (k.17). W wezwaniu powódka szczegółowo wyjaśniła jakiej kwoty żąda i z jakiego tytułu. Wskazała min., że koszty naprawy uszkodzonej stacji transformatorowej wyniosły 22.292,45 zł i przedstawiła stosowne wyliczenie (k.15), podała też, że była zmuszona uiścić swemu kontrahentowi karę umowną w wysokości 20.000 Euro. Pismo zostało wystosowane do pozwanego już po odmowie spełnienia świadczenia przez ubezpieczyciela, który w decyzji z 26 lipca 2018 r. wymienił przyczyny, dla których uznał, że odszkodowanie z polisy OC przewoźnika nie może być wypłacone. Również w uzasadnieniu decyzji opisano roszczenia, jakich spełnienia domagała się powódka i ich wysokość, odpowiadające roszczeniom wskazanym w wezwaniu do zapłaty i dochodzonym w niniejszej sprawie. W odpowiedzi na wezwanie w piśmie z 15 listopada 2018 r. pozwany, mając świadomość roszczeń powódki, ich podstawy i wysokości, a także sposobu obliczenia, wskazał jedynie, że proces likwidacji szkody jeszcze się nie zakończył i że cały czas dąży do pozytywnego zakończenia sprawy w postaci wypłaty odszkodowania. W takim stanie rzeczy stanowisko prezentowane przez pozwanego w toku postępowania o tym, że kwestionuje żądanie pozwu zarówno co do zasady, jak i co do wysokości, należy uznać wyłącznie za taktikę procesową, zmierzającą do uwolnienia go od odpowiedzialności za szkodę powódki. Oświadczenie zawarte w piśmie z 15 listopada 2018 r. (przy braku jakichkolwiek zastrzeżeń co do jego pochodzenia od pozwanego) należy bowiem traktować jako uznanie niewłaściwe. Jak się wskazuje w nauce prawa, przypomina ono instytucję prawa postępowania cywilnego, a mianowicie – przyznanie faktu. O ile jednak treścią tego ostatniego byłby sam fakt bycia dłużnikiem, o tyle przy uznaniu niewłaściwym chodzi o wyraz świadomości samego zobowiązanego. Stanowisko takie coraz częściej znajduje dosłowny wyraz w orzecznictwie. Sąd Najwyższy podkreśla, że dla skuteczności uznania niewłaściwego nie jest wymagane istnienie po stronie zobowiązanego zamiaru wywołania skutku prawnego w postaci przerwania biegu przedawnienia. Istotne jest, by zachowanie zobowiązanego mogło uzasadniać przekonanie osoby uprawnionej, iż zobowiązany jest świadom swojego obowiązku (M. Pyziak-Szafnicka [w:] Kodeks cywilny. Komentarz. Część ogólna, wyd. II, red. P. Księżak, Warszawa 2014, art. 123 i powołane tam orzecznictwo). Pozwany nie twierdził nawet, że w sprawie wystąpiły podstawy do oceny skutków złożonego oświadczenia przez pryzmat przepisów o wadach oświadczeń woli (art.82 i nast. k.c.), które na podstawie art.65¹ k.c. znajdują odpowiednie zastosowanie do innych oświadczeń, w tym niewłaściwego uznania długu.

Skoro więc pozwany, zajmujący się profesjonalnie przewozami międzynarodowymi i znający postanowienia konwencji CMR, w tym zasady regulujące odpowiedzialność przewoźnika, nie kwestionował wysokości żądanych przez powódkę kwot, to należy uznać, że doszedł do przekonania, że odpowiadają one sposobowi ustalenia odszkodowania określonego w powołanych wyżej przepisach. Ostatecznie zatem w okolicznościach sprawy należy uznać, że powódka wykazała nie tylko zasadę odpowiedzialności pozwanego, ale także wysokość dochodzonych roszczeń.

Zgodzić się natomiast trzeba ze skarżącym, że w sprawie doszło do naruszenia art.358 k.p.c. w związku z art.27 § 2 Konwencji CMR. Jak wskazuje się w judykaturze (postanowienie SN z dnia 14 lutego 2018 r., V CSK 451/17) przepis art. 23 ust. 1 Konwencji CMR w żaden sposób nie wskazuje waluty, w jakiej ma zostać określone odszkodowanie - z powołanego artykułu wynika jedynie, że relewantna dla ustalenia wysokości odszkodowania jest wartość towaru w miejscu i okresie przyjęcia towaru do przewozu. Kwestia waluty odszkodowania - jako nieunormowana w Konwencji - podlega więc regulacji prawa wewnętrznego. Także art. 27 ust. 2 Konwencji nie stanowi podstawy przyznania wierzycielowi uprawnienia do przeliczenia wysokości odszkodowania na „walutę państwa, gdzie żąda się zapłaty”. Powołany przepis określa bowiem jedynie dane właściwe dla kursu, który ma zostać zastosowany w przypadku, gdy prawo wewnętrzne dopuszcza dokonanie takiego przeliczenia przez wierzyciela lub obliguje wierzyciela do dokonania takiego przeliczenia. Art. 27 ust. 2 Konwencji nie modyfikuje więc wynikającej z art.358 k.c. zasady, zgodnie z którą wierzyciel nie ma prawa wyboru waluty zobowiązania, lecz określa jedynie dane właściwe dla kursu, który miałby zostać zastosowany w przypadku, gdyby prawo wewnętrzne dopuszczało dokonanie takiego przeliczenia lub obligowało do dokonania takiego przeliczenia. Sama dopuszczalność przeliczenia przez wierzyciela żądanej kwoty odszkodowania na walutę państwa, w którym wierzyciel żąda zapłaty, jest już kwestią prawa wewnętrznego - jako nieunormowana w Konwencji podlega więc rozstrzygnięciu na gruncie przepisów właściwego prawa krajowego. Ustalenie, czy wierzyciel może dochodzić odszkodowania w walucie polskiej, jeżeli walutą zobowiązania jest waluta obca, wymaga więc zastosowania przepisów kodeksu cywilnego.

Zgodnie z art.358 § 1 k.c., 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. Jeśli więc świadczenie zostanie oznaczone poprzez wyrażenie sumy pieniężnej w walucie obcej, przedmiotem świadczenia jest tak wyrażona suma pieniężna. Natomiast co do sposobu zapłaty świadczenia pieniężnego wyrażonego w walucie obcej przyjęto, że dłużnik może je spełnić w walucie polskiej, co określa się jako reguła efektywnej zapłaty. Powołany przepis stwarza więc wyraźną podstawę do rozróżnienia waluty, w której wyrażone jest świadczenie (waluta długu), od waluty, w której jest ono spełniane (waluta zapłaty). Regulacja ta stanowi jednak tylko potwierdzenie przyjmowanego już wcześniej stanowiska, zgodnie z którym „wyrażenie zobowiązania” odnosi się do kształtowania treści stosunku zobowiązaniowego, zapłata zaś jest tylko wykonaniem istniejącego zobowiązania. Nie budzi też wątpliwości, że mimo zaliczania świadczeń pieniężnych wyrażonych w różnych walutach do kategorii świadczeń tego samego rodzaju, nie są to świadczenia identyczne, a przeliczenie przez sąd dochodzonej kwoty na inną walutę narusza art. 321 § 1 k.p.c. W świetle art. 358 § 1 k.c. wybór waluty zapłaty należy do dłużnika. Uprawnienie to przysługuje dłużnikowi zarówno, gdy spełnia świadczenie w terminie, jak i wówczas, gdy znajduje się w opóźnieniu lub w zwłoce. W takim przypadku wierzyciel jest uprawniony jedynie do wyboru kursu (stosownie do art.358 § 3 k.c.), nie zaś do wyboru waluty świadczenia. 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 do całego zobowiązania pieniężnego (tzw. nieograniczona klauzula walutowa). W związku z tym w razie, 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 płatności, tak samo jak i waluta świadczenia odszkodowawczego z tytułu niewykonania albo nienależytego wykonania zobowiązania jest pochodną waluty umowy (zobowiązania). W związku z tym, żądanie spełnienie świadczenia pieniężnego przez kontrahenta, tudzież żądanie zapłaty odszkodowania za szkodę kontraktową może być wyrażone w innej walucie niż waluta umowy (zobowiązania), o ile zostało to wyraźnie przewidziane w umowie (tak SN w wyroku z dnia 14 kwietnia 2016 r., II CSK 447/15). Z braku odmiennych postanowień umownych określenie waluty zobowiązania obejmuje zatem nie tylko główne zobowiązania pieniężne, ale także te mające charakter pochodny, takie jak odszkodowanie czy kara umowna.

Jeśli zatem wynagrodzenie w umowie określone było w walucie obcej, naprawienie szkody z tytułu niewykonania tego zobowiązania także powinno być dochodzone w walucie obcej (tak M.Lemkowski [w:] Kodeks cywilny. Tom II. Komentarz. Art. 353–626 pod red. M.Gudowskiego, uwagi do art.358).

Z powyższego wynika, że o ile strony nie postanowią inaczej, wyrażenie głównego świadczenia pieniężnego w walucie obcej rodzi ten skutek, że także roszczenia odszkodowawcze powinny być wyrażone i dochodzone w tej walucie. W przeciwnym razie dochodzi do sytuacji, w której wierzyciel domaga się świadczenia innego (bo wyrażonego w innej walucie), niż przysługujące mu na podstawie umowy zawartej z dłużnikiem. Tym samym jego roszczenie nie znajduje oparcia w prawie materialnym.

Sytuacja taka wystąpiła w niniejszym postępowaniu. Z łączącej strony umowy wynika, że świadczenie pieniężne w postaci zapłaty przewoźnego miało zostać spełnione w walucie Euro, w takiej samej, w jakiej wyrażono również deklarację specjalnego interesu w dostawie, a także karę umowną, zastrzeżoną na wypadek uchybienia obowiązkom umownym. W umowie zawarto także zapis, że niezależnie od naliczonej kary umownej zleceniodawca może domagać się odszkodowania w wysokości poniesionej szkody na zasadach ogólnych. Żadna ze stron nie twierdziła, że opisane postanowienie umowne należy rozumieć w taki sposób, że upoważnia zamawiającego do dochodzenia odszkodowania wyrażonego w walucie polskiej, chociaż inne świadczenia opiewają na kwoty w walucie obcej. Konsekwentnie należy więc uznać, że przysługujące powódce roszczenia odszkodowawcze również powinny zostać wyrażone w Euro. Tymczasem przedmiotem żądania pozwu jest zapłata kwoty podanej w złotych polskich, co samo w sobie czyni roszczenie niezasadnym. Wprawdzie wyrażenie świadczenia pieniężnego w innej walucie jest możliwe również po powstaniu stosunku zobowiązaniowego, a strony mogą w drodze zgodnych oświadczeń zmienić walutę długu. Jak się przyjmuje, wystarczającą podstawą do takiej zmiany jest uznanie żądania pozwu przez dłużnika w przypadku, gdy wierzyciel dochodzi świadczenia w innym pieniądzu niż waluta długu, a także wyrażenie przez dłużnika w toku postępowania zgody na rozliczenie w tej innej walucie (M.Lemkowski, tamże). Tego rodzaju sytuacja w niniejszej sprawie nie miała jednak miejsca. Przeciwnie, już w sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwany zarzucił min. „niedopuszczalność żądania odszkodowania w złotych polskich”.

Dochodzone roszczenie okazało się zatem niezasadne, wobec czego winno zostać oddalone. Pozwanemu – stosownie do art.98 k.p.c. w związku z § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (tekst jedn. Dz.U. z 2018 r., poz.265) przysługiwały także koszty pomocy prawnej wraz z opłatą od pełnomocnictwa w łącznej wysokości 5.417 zł.

Z tych wszystkich względów Sąd Apelacyjny uznał, że apelacja musi odnieść skutek i zmienił zaskarżony wyrok na podstawie art.386 § 1 k.p.c. Rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego zapadło na podstawie art.98 k.p.c. w związku z § 2 pkt 6 i § 1 ust.1 pkt 2 powołanego wyżej rozporządzenia. Na zasądzoną kwotę 9.457 zł składa się opłata od apelacji (5.407 zł) oraz koszt pomocy prawnej (4.050 zł).