

Dorota Ambrożuk¹

**ZAGADNIENIE TOŻSAMOŚCI ROSZCZEŃ
W SPRAWACH TRANSPORTOWYCH
(Uwagi na tle wyroku TSUE z 19 grudnia 2013)**

Streszczenie

Przedmiotem artykułu są konsekwencje wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 19 grudnia 2013 roku w sprawie C-452/12, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd v. Inter-Zuid Transport BV*. Trybunał stwierdził m.in., że artykuł 71 rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie wykładni art. 31 ust. 2 CMR, zgodnie z którą powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa lub wyrok ustalający nieistnienie stosunku prawnego lub prawa w jednym państwie członkowskim nie dotyczy tego samego roszczenia co powództwo regresowe wytoczone z tytułu tej samej szkody między tymi samymi stronami lub ich następcami prawnymi w innym państwie członkowskim.

Autorka wskazuje na przekroczenie kompetencji Trybunału oraz negatywne skutki orzeczenia sprowadzające się do uniemożliwienia dochodzenia odszkodowania przeciwko przewoźnikowi ze względu na termin przedawnienia oraz zjawisko *forum shopping*.

Słowa kluczowe: CMR, zawisłość sporu, tożsamość roszczeń, rozporządzenie (WE) nr 44/2001

¹ dr Dorota Ambrożuk – Katedra Prawa Gospodarczego i Ubezpieczeń, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: dorota.ambrozuk@wzieu.pl.

Wstęp

Inspiracją do napisania niniejszego artykułu był wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej Trybunał lub TS) z 19 grudnia 2013 roku w sprawie C-452/12, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd v. Inter-Zuid Transport BV* przy udziale DTC Surhuisterveen BV². Orzeczenie, w trybie prejudycjalnym, zostało wydane przez Trybunał na podstawie art. 267 TFUE³, w związku z pytaniami wniesionymi przez Landgericht Krefeld (Niemcy). Celem niniejszego artykułu jest ukazanie konsekwencji, jakie pociąga za sobą ww. orzeczenie w zakresie stosowania konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie 19 maja 1956 roku⁴, zmienionej protokołem sporządzonym w Genewie 5 lipca 1978 roku⁵. Konsekwencje te są niekiedy daleko idące, gdyż uniemożliwiają osobie uprawnionej dochodzenia odszkodowania od przewoźnika w związku ze szkodą zaistniałą w przewozie z uwagi na upływ terminu przedawnienia. Powodują też powstawanie zjawiska określanego mianem *forum shopping*.

Sentencja wyroku

W sentencji przedmiotowego wyroku Trybunał stwierdził, że:

1) Artykuł 71 rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z 22 grudnia 2000 roku w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych⁶ należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie wykładni konwencji międzynarodowej w sposób,

² Sentencja wyroku opublikowana w Dz. Urz. UE C 2014.52.19/2. Wyrok wraz z uzasadnieniem www.eur-lex.europa.eu (dostęp 12.09.2014).

³ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, opublikowany w Polsce w DzU 2004, nr 90, poz. 864/2 ze zm.

⁴ Opublikowanej w Polsce w załączniku do DzU 1962, nr 49, poz. 238. Sprostowanie błędów w przekładzie – DzU 1995, nr 69, poz. 352.

⁵ Protokół opublikowany w Polsce w DzU 2011, nr 77, poz. 382.

⁶ Dz. Urz. WE L 12 z 16 stycznia 2001, s. 1, polskie wydanie specjalne Dz. Urz. UE 2004, rozdz. 19, t. 4, s. 42, dalej rozporządzenie nr 44/2001. Rozporządzenie nr 44/2001 zostało zastąpione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2015 z 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz. Urz. UE L 2012.351.1), które stosuje się od 10 stycznia 2015 r. z wyjątkiem art. 75 i 76, które stosuje się od 10 stycznia 2014 r. Nie zmienia to jednak istoty problemu opisanego w niniejszym artykule, gdyż brzmienie art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 w stosunku do art. 71 rozporządzenia nr 1215/2012 nie uległo znaczącej zmianie.

który nie zapewnia na warunkach co najmniej równie korzystnych jak te przewidziane przez to rozporządzenie poszanowania celów i zasad leżących u podstaw wspomnianego rozporządzenia.

2) Artykuł 71 rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie wykładni art. 31 ust. 2 CMR, zgodnie z którą powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa lub wyrok ustalający nieistnienie stosunku prawnego lub prawa w jednym państwie członkowskim nie dotyczy tego samego roszczenia co powództwo regresowe wytoczone z tytułu tej samej szkody między tymi samymi stronami lub ich następcami prawnymi w innym państwie członkowskim.

Przepis art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 odnosi się do wzajemnych relacji regulacji zawartych w tym rozporządzeniu i konwencjach szczególnych, a dotyczących jurysdykcji, uznawania lub wykonywania orzeczeń. Z postanowienia ust. 1 ww. artykułu wynika, że rozporządzenie nr 44/2001 nie narusza konwencji, których państwa członkowskie są stronami i które w sprawach szczególnych regulują jurysdykcję, uznawanie lub wykonywanie orzeczeń. Postanowienie ustępu 2 ww. art. 71 stanowi natomiast, że

Celem zapewnienia jednolitej wykładni ust. 1 ustęp ten będzie stosowany w następujący sposób:

a) niniejsze rozporządzenie nie wyłącza tego, aby sąd państwa członkowskiego, które jest stroną konwencji dotyczącej spraw szczególnych, oparł swoją jurysdykcję na takiej konwencji, i to także wówczas, jeżeli pozwany ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, które nie jest stroną takiej konwencji. W każdym wypadku sąd ten stosuje art. 26 niniejszego rozporządzenia⁷;

b) orzeczenia wydane w jednym państwie członkowskim przez sąd, który oparł swoją jurysdykcję na konwencji dotyczącej spraw szczególnych, będą uznawane i wykonywane w innych państwach członkowskich zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Jeżeli państwo członkowskie pochodzenia i wezwane państwo członkowskie są stronami konwencji dotyczącej spraw szczególnych, która reguluje warunki uznawania i wykonywania orzeczeń, wówczas obowiązują te warunki. W każdym wypadku mogą być stosowane przepisy niniejszego rozporządzenia w zakresie postępowania o uznanie i wykonanie orzeczeń.

⁷ Z postanowienia art. 26 rozporządzenia nr 44/2001 wynika m.in., że sąd z urzędu jest zobowiązany do stwierdzenia braku swojej jurysdykcji, jeżeli jego jurysdykcja nie wynika z przepisów tego rozporządzenia, a pozwany, który ma miejsce zamieszkania w jednym państwie członkowskim, jest pozwany przed sąd innego państwa członkowskiego i nie wdaje się w spór.

Postanowienia art. 31 CMR, a więc konwencji szczególnej w rozumieniu art. 71 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001, regulują kwestie jurysdykcji (ust. 1), zawisłości sporu lub powagi rzeczy osądzonej (ust. 2) oraz wykonywania wyroków wydanych przez sądy jednego kraju będącego stroną konwencji, gdy wyroki te stały się wykonalne w tym kraju, w innych umawiających się krajach (ust. 3), w sprawach, które wynikają z przewozów podlegających konwencji CMR⁸.

Przywołane przez Trybunał w sentencji wyroku postanowienie art. 31 ust. 2 CMR stanowi zaś, że kiedy w sporze, przewidzianym w ustępie 1 tegoż artykułu⁹, sprawa toczy się przed sądem właściwym według tego ustępu albo kiedy w takim sporze został ogłoszony wyrok przez taki sąd, nie można wszcząć żadnej nowej sprawy z tej samej przyczyny między tymi samymi stronami, chyba że orzeczenie sądu, przed którym pierwsza sprawa została wszczęta, byłoby niewykonalne w kraju, gdzie wszczęto nową sprawę.

Stan faktyczny

Powyższe orzeczenie zapadło na tle następującego stanu faktycznego. Spółka Canon w sierpniu 2007 roku zleciła dwóm spółkom prawa niderlandzkiego Nippon Express (Nederland) BV (dalej Nippon Nederland) i Nippon Express Euro Cargo BV (dalej Nippon Euro) przewóz drogowy kilku towarów pomiędzy Niderlandami a Niemcami. Następnie Nippon Euro zleciła wykonanie tego przewozu spółce Inter-Zuid Transport. Ta z kolei zleciła go spółce DTC Surhuisterveen BV (dalej DTC), a DTC przewoźnikowi Kingma, który ostatecznie wykonał usługę przewozową. Towar z dwóch magazynów spółki Canon w Niderlandach miał zostać dostarczony 23 sierpnia 2007 roku do Niemiec. Po załadowaniu towaru

⁸ Zgodnie z art. 1 ust. 1 konwencji CMR, do której przystąpiły zarówno Niemcy, jak i Niderlandy, konwencja ta znajduje zastosowanie „do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy (...) znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się”.

⁹ Zgodnie z art. 31 ust. 1 CMR: „We wszystkich sporach, które wynikają z przewozów podlegających niniejszej konwencji, powód może wnosić sprawę do sądów umawiających się krajów, określonych przez strony w drodze wspólnego porozumienia, a ponadto do sądów kraju, na którego obszarze:

a) pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz; albo

b) znajduje się miejsce przejęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy, i nie może wnosić sprawy do innych sądów”.

kierowca dotarł do zakładu spółki Canon w Niemczech 22 sierpnia 2007 roku, jednak o zbyt późnej porze, by dokonać wyładunku towaru. Kierowca pozostawił więc samochód ciężarowy na noc na niemonitorowanym terenie odbiorcy, gdzie część towaru została skradziona.

Spółka Canon wystąpiła zatem do Landgericht Krefeld w Niemczech z pozwem przeciwko Nippon Nederland i Nippon Euro, żądając zapłaty odszkodowania. W toku procesu strony zawarły ugodę sądową, na podstawie której pozwane spółki zobowiązały się solidarnie zapłacić spółce Canon 500 000 euro. Ugodzone odszkodowanie *de facto* zapłacił ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej obu spółek, spółka Nipponkoa Insurance, która 29 września 2010 roku wniosła do Landgericht Krefeld w Niemczech powództwo regresowe wobec spółki Inter-Zuid Transport, żądając zasądzenia od niej 500 000 euro, tj. kwoty odpowiadającej wypłaconemu odszkodowaniu.

Jednak ponad półtora roku wcześniej (21 stycznia 2009) Inter-Zuid Transport, w wyniku wytoczenia przed Rechtbank te Haarlem w Niderlandach przeciwko Nippon Nederland i Nippon Euro powództwa o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa, uzyskała korzystny dla siebie wyrok, zgodnie z którym Inter-Zuid Transport powinna odpowiadać za poniesioną szkodę jedynie do wysokości maksymalnej kwoty przewidzianej w art. 23 CMR¹⁰. Wyrok ten uzyskał powagę rzeczy osądzonej (uprawomocnił się) w listopadzie 2010 roku.

W tym stanie rzeczy Landgericht Krefeld zawiesił postępowanie w sprawie i zwrócił się do Trybunału z dwoma pytaniami prejudycjalnymi:

- 1) Czy art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 sprzeciwia się takiej wykładni konwencji, która jest dokonywana wyłącznie w sposób autonomiczny, czy też przy stosowaniu takich konwencji należy uwzględniać również cele i wymogi tego rozporządzenia?

¹⁰ Zgodnie z art. 23 ust. 1 CMR, jeżeli na podstawie postanowień tej konwencji przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. W myśl ust. 2 tego artykułu wartość towaru określa się 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. Z ustępu 3 wynika zaś, że odszkodowanie nie może przekraczać 8,33 jednostki rachunkowej za 1 kilogram brakującej wagi brutto. Jednostką rachunkową jest, zgodnie z ust. 7, specjalne prawo ciągnięcia (SDR) utworzone przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Kwota, o której mowa w art. 23 ust. 3 CMR, powinna zostać przeliczona na walutę krajową państwa sądu, do którego wpłynął wniosek w sprawie.

2) Czy art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 sprzeciwia się takiej wykładni konwencji, zgodnie z którą powództwo o ustalenie rozstrzygnięte w jednym państwie członkowskim nie stoi na przeszkodzie powództwu o spełnienie świadczenia wniesionemu później w innym państwie członkowskim, jeżeli ta konwencja umożliwia w tym zakresie wykładnię zgodną również z art. 27 tego rozporządzenia¹¹?

Zadając powyższe pytania, sąd w Krefeld podzielił przy tym stanowisko pozwanej spółki Inter-Zuid Transport, że z uwagi na wcześniej wydany wyrok ustalający przez sąd w Niderlandach postępowanie przed sądem w Krefeld nie może być kontynuowane, gdyż zachodzi tu powaga rzeczy osądzonej¹². Powodowa spółka Nipponkoa Insurance uważała natomiast, że zachowanie się pozwanej Inter-Zuid Transport wyczerpywało przesłanki z art. 29 ust. 2 CMR (zły zamiar lub niedbalstwo)¹³, a co za tym idzie – pomimo wydania wyroku ustalającego nieistnienie stosunku prawnego lub prawa Landgericht Krefeld jest właściwy na podstawie art. 31 ust. 1 CMR do orzekania co do powództwa regresowego. Twierdziła bowiem, że artykuł 31 ust. 1 CMR należy interpretować w sposób autonomiczny i na mocy art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 ma on pierwszeństwo przed art. 27 tego rozporządzenia.

¹¹ W myśl art. 27 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001: „Jeżeli przed sądami różnych państw członkowskich zawisły sprawy o to samo roszczenie między tymi samymi stronami, sąd, przed którym wytoczono powództwo później, z urzędu zawieszają postępowanie do czasu stwierdzenia jurysdykcji sądu, przed którym najpierw wytoczono powództwo”. Zgodnie z ust. 2 tego artykułu: „Jeżeli stwierdzona zostanie jurysdykcja sądu, przed którym najpierw wytoczono powództwo, sąd, przed którym wytoczono powództwo później, stwierdza brak swojej jurysdykcji na rzecz tego sądu”.

¹² Tym samym Landgericht Krefeld nie podzielił linii orzeczniczej prezentowanej przez Bundesgerichtshof (niemiecki Sąd Najwyższy) w wyrokach z 20 listopada 2003 r. w sprawach I ZR 102/02 i I ZR 294/02 (opublikowane na stronie www.juris.bundesgerichtshof.de), w których Bundesgerichtshof stanął na stanowisku, że wniesienie przez dłużnika przeciwko wierzycielowi do sądu mającego jurysdykcję międzynarodową powództwa o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa, mającego na celu uzyskanie orzeczenia, że ten domniemany dłużnik nie jest odpowiedzialny za szkodę, nie stoi na przeszkodzie późniejszemu wniesieniu powództwa regresowego przez następcę prawnego wierzyciela do właściwego sądu innego państwa strony CMR.

¹³ Zgodnie z art. 29 ust. 1 CMR przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień rozdziału IV (*Odpowiedzialność przewoźnika*), które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. W myśl ust. 2 ww. artykułu to samo postanowienie stosuje się, jeżeli złego zamiaru lub niedbalstwa dopuszczają się pracownicy przewoźnika lub jakiegokolwiek inne osoby, do których usług odwołuje się on dla wykonania przewozu, jeżeli ci pracownicy lub te inne osoby działają w wykonaniu swych funkcji. W takim przypadku ci pracownicy i te inne osoby nie mają prawa korzystania w zakresie ich osobistej odpowiedzialności z postanowień niniejszego rozdziału, wymienionych w ustępie 1.

Wcześniejsza linia orzecznicza

Przywołany na wstępie wyrok TS stanowi kontynuację wcześniej już przyjętej przez niego linii orzeczniczej¹⁴, wyrażonej m.in. w wyroku Trybunału z 4 maja 2010 roku w sprawie C-533/08, *TNT Express Nederland BV v. AXA Versicherung AG*¹⁵, dotyczącym również wzajemnych relacji pomiędzy przepisami rozporządzenia nr 44/2001 a postanowieniami konwencji CMR (do którego to zresztą orzeczenia odwoływał się Trybunał w wyroku omawianym w artykule). W wyroku z 4 maja 2010 roku TS uznał bowiem, że art. 71 rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że postanowienia konwencji szczególnej, dotyczące m.in. wyrażonej w art. 31 ust. 2 CMR zasady zawisłości sporu czy określonej w art. 31 ust. 3 CMR zasady wykonywalności orzeczeń sądowych, będą miały zastosowanie, ale pod warunkiem, że są w wysokim stopniu przewidywalne, ułatwiają prawidłowy wymiar sprawiedliwości i umożliwiają, tak dalece jak to tylko jest możliwe, uniknięcia ryzyka równoległych postępowań oraz zapewniają, na warunkach co najmniej równie korzystnych, jak te przewidziane w rozporządzeniu nr 44/2001, swobodny przepływ orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych oraz wzajemne zaufanie do wymiaru sprawiedliwości w ramach Unii (*favor executionis*). Jednocześnie TS stwierdził, że nie jest właściwy do dokonania wykładni art. 31 konwencji CMR.

Punkt 1 sentencji komentowanego wyroku jest w zasadzie powtórzeniem ww. tezy, tyle że obecnie Trybunał, dokonując interpretacji art. 71 rozporządzenia nr 44/2001, uogólnił ją i odniósł do konwencji międzynarodowych szczególnych w ogólności. Tym samym, tak jak i wówczas, dokonał on, choć nie wprost, interpretacji przepisów konwencji szczególnych, do czego nie jest, jak to zresztą konsekwentnie podkreśla, uprawniony. Jeżeli bowiem Trybunał nakazał dokonywania wykładni przepisu art. 71 rozporządzenia nr 44/2001, który odnosi się do wzajemnych relacji postanowień rozporządzenia nr 44/2001 do konwencji szczególnych, formułując warunki zastosowania postanowień konwencji, to tym samym, odniósł się do przepisów tych konwencji, narzucając ich interpretację

¹⁴ Szerzej na ten temat K. Wesołowski, *Relacje między CMR a prawem unijnym w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii europejskiej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 644, Problemy Transportu i Logistyki nr 14, s. 279–295.

¹⁵ Sentencja wyroku opublikowana w Dz. Urz. UE C z 2010/179/7. Wyrok wraz z uzasadnieniem www.eur-lex.europa.eu (dostęp 12.09.2014).

poprzez pryzmat standardów wynikających z prawa unijnego, czym naruszył zasadę autonomii prawa międzynarodowego¹⁶.

Co ciekawe, we wcześniejszych orzeczeniach, a mianowicie wyroku z 28 października 2004 roku w sprawie C-148/03, *Nürnberger Allgemeine Versicherung v. Portbrige Transport International BV*¹⁷ czy głośnym wyroku z 6 grudnia 1994 roku w sprawie C-406/92, *Tatry v. Maciej Rataj*¹⁸, Trybunał wypowiedział się jednoznacznie za pierwszeństwem stosowania przepisów wynikających z konwencji szczególnych w zakresie jurysdykcji, wykonywania czy uznawania orzeczeń sądowych dotyczących podmiotów pochodzących z państw członkowskich Unii (wcześniej Wspólnoty) przed postanowieniami regulującymi ww. kwestie, a wynikającymi z przepisów ogólnych¹⁹. Podkreślił jednak, że te ostatnie przepisy mogą mieć zastosowanie w przypadkach, których nie regulują przepisy konwencji szczególnych, a więc zastosowanie posiłkowe²⁰.

¹⁶ Słusznie zwraca na to uwagę K. Wesołowski, zob. tegoż *Relacje...*, s. 287, a także s. 290.

¹⁷ Wyrok opublikowany w *European Court Reports* 2004, s. 10327. Sprawa dotyczyła problemu dopuszczalności jurysdykcji sądu państwa, w którym przyjęto towar do przewozu zgodnie z art. 31 ust. 1 lit. b CMR, w odniesieniu do dwóch podmiotów – stron sporu pochodzących z dwóch państw członkowskich Unii.

¹⁸ Wyrok opublikowany w *European Court Reports* 1994, s. 5439. W orzeczeniu tym Trybunał opowiedział się za pierwszeństwem stosowania, w zakresie jurysdykcji, postanowień wynikających z art. 2 Międzynarodowej konwencji w sprawie zajęcia (aresztu) statków morskich podpisanej w Brukseli 10 maja 1952 r. (DzU 1976, nr 39, poz. 229 – załącznik) przed postanowieniami konwencji brukselskiej z 27 września 1968 r. o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych (j.t. Dz. Urz. WE 1998, C 27, s. 1), której art. 57 jest w zasadzie odpowiednikiem art. 71 rozporządzenia nr 44/2001. Szerzej na temat tego wyroku zob. K. Witz, *Autonomiczna wykładnia europejskiego prawa procesowego cywilnego – wprowadzenie i wyrok ETS z 6.12.1994 r. w sprawie C-406/92, The owners of cargo lately laden on board ship „Tatry” przeciwko The owners of the ship „Maciej Rataj”*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2008, nr 12, s. 49–54.

¹⁹ Przepisy ogólne w tej materii zawarte były wówczas w wymienionej w przypisie 17 konwencji brukselskiej z 1968 r.

²⁰ Zastosowanie takie nie powinno budzić wątpliwości i jest powszechnie akceptowane w literaturze przedmiotu. Zob. np. K. Wesołowski, *Relacje...*, s. 295; J. Łopuski, *Konwencja lugańska o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w prawach cywilnych i handlowych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2001, s. 29; J. Ciszewski, *Konwencja z Lugano – komentarz*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2004, s. 308. Na temat wzajemnych relacji pomiędzy przepisami o jurysdykcji, uznawaniu i wykonywaniu orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych ujętych w przepisach o charakterze ogólnym do przepisów konwencji CMR zob. K. Demuth, w: *CMR – Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, red. K.H. Thume, wyd. 3, *Fachmedien Recht Und Wirtschaft* 2013, s. 852–853; K. Wesołowski, w: W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji, Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR, ODDK*, Gdańsk 2009, s. 361; K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013, s. 57–64.

Ponadto orzekając w sprawie *Tatry v. Maciej Rataj*, Trybunał zajmował się również kwestią, przed którą stanął, wydając wyrok komentowany w niniejszym artykule, a mianowicie ustaleniem, czy powództwo zmierzające do stwierdzenia, że pozwany ponosi odpowiedzialność za spowodowanie szkody i nakazujące zapłatę odszkodowania, ma tę samą podstawę i ten sam przedmiot co wcześniejsze postępowanie wszczęte przez pozwanego w celu ustalenia, że nie ponosi on odpowiedzialności za tę szkodę. Trybunał zarówno wówczas, jak i obecnie uznał, przy założeniu tożsamości stron lub z uwzględnieniem ewentualnego następstwa prawnego, że mamy tu do czynienia z tą samą podstawą i tym samym przedmiotem sprawy, a co za tym idzie – wniesienie jednego z tych powództw w jednym państwie członkowskim pociąga za sobą niemożliwość skutecznego wniesienia drugiego z nich w innym państwie członkowskim.

Konsekwencja przyjętego stanowiska

Odnosi się wrażenie, że przy wydawaniu przywołanego na wstępie wyroku z 19 grudnia 2013 roku Trybunałowi przyświecała jedna idea, sprowadzająca się do postulatu, aby w interesie zgodnego wymiaru sprawiedliwości wyeliminować z obrotu prawnego możliwość toczenia się równoległych postępowań, tak aby w dwóch państwach członkowskich nie zapadały niezgodne ze sobą orzeczenia. Takiego stanu rzeczy nie można byłoby wykluczyć, gdyby uznać, że powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa w jednym państwie członkowskim nie dotyczy tego samego roszczenia co powództwo o odszkodowanie wytoczone z tytułu tej samej szkody, między tymi samymi stronami (ich następcami prawnymi) w innym państwie członkowskim. Mogłoby się bowiem zdarzyć, że sąd jednego państwa członkowskiego wydałby wyrok, w którym uznałby, rozstrzygając powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa, że przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę w związku z wykonywanym przewozem, a sąd innego państwa członkowskiego, rozpatrując powództwo osoby uprawnionej o odszkodowanie w związku z zaistniałą szkodą w ramach tego samego przewozu, zasądziłby odszkodowanie od przewoźnika.

Uznając jednak, że oba ww. powództwa mają ten sam przedmiot i podstawę, a co za tym idzie – dotyczą tego samego roszczenia, Trybunał nie dostrzegł problemów, jakie powoduje takie rozstrzygnięcie i nie wziął pod uwagę przepisów, zwłaszcza proceduralnych obowiązujących w poszczególnych państwach członkowskich. Tymczasem konsekwencją takiego rozstrzygnięcia może być uniemoż-

liwienie osobie uprawnionej dochodzenia odszkodowania za szkodę zaistniałą w przewozie.

Po pierwsze, jeżeli przyjąć, że mamy tu do czynienia z tym samym roszczeniem, to konsekwentnie należałoby także uznać, że wydanie prawomocnego wyroku w sprawie o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa, i to niezależnie od tego, czy byłby to wyrok orzekający o takim nieistnieniu, czy wyrok oddalający takie powództwo, uniemożliwia wniesienie powództwa o zapłatę odszkodowania z uwagi na powagę rzeczy osądzonej. Tymczasem w przypadku wydania przez sąd wyroku oddalającego powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa uznanie, że uniemożliwia on wniesienie powództwa odszkodowawczego z uwagi na powagę rzeczy osądzonej, jest absurdalne i sprzeczne z zasadami sprawiedliwości²¹. Należy przy tym zauważyć, że nie można, rozstrzygając kwestię zawisłości sporu, uznawać, że mamy do czynienia z tym samym roszczeniem, a rozstrzygając kwestię powagi rzeczy osądzonej, że z dwoma różnymi roszczeniami.

Po drugie, jeżeli przyjąć, że w przypadku wyroku oddalającego pozew przewoźnika o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa podmiot uprawniony do dochodzenia odszkodowania od przewoźnika może wnieść powództwo o zapłatę odszkodowania, gdyż nie zachodzi powaga rzeczy osądzonej, to i tak w praktyce nie będzie on już miał najczęściej takiej możliwości, z uwagi na upływ terminu przedawnienia na dochodzenie roszczenia odszkodowawczego. W konwencjach przewozowych termin ten jest stosunkowo krótki. W konwencji CMR roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających tej konwencji, przedawniają się po upływie roku, a jedynie w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata (art. 32 ust. 1 CMR). Nie wydaje się zatem, aby sprawa o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa została prawomocnie zakończona przed upływem ww. rocznego terminu przedawnienia.

Problem upływu terminu przedawnienia roszczenia odszkodowawczego pojawia się również w przypadku zawiśnięcia sporu. Uznając, jak Trybunał w komentowanym wyroku, że mamy tu do czynienia z tym samym roszczeniem,

²¹ Należy zauważyć, że wyrok oddalający powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa nie jest wyrokiem, w którym sąd, oddalając ww. powództwo, jednocześnie zasądza odszkodowanie na rzecz osoby uprawnionej, a co za tym idzie – na podstawie takiego wyroku nie może ona egzekwować odszkodowania i w tym celu musi uzyskać wyrok zasądający określoną kwotę tytułem należnego jej odszkodowania.

sąd tego państwa członkowskiego, przed którym wytoczono powództwo później (tu powództwo o odszkodowanie), mając na uwadze brzmienie art. 27 rozporządzenia nr 44/2001, powinien z urzędu zawiesić postępowanie do czasu stwierdzenia jurysdykcji sądu tego państwa członkowskiego, przed który najpierw wytoczono powództwo (tu powództwo o ustalenie nieistnienia stosunku prawnego lub prawa), a jeżeli zostanie stwierdzona jurysdykcja tego ostatniego sądu, powinien stwierdzić brak swojej jurysdykcji na rzecz tego sądu. W konsekwencji, zgodnie z polskim prawem, sąd powinien odrzucić pozew wniesiony później. Pozew taki, na gruncie prawa polskiego, nie wywoła żadnych skutków prawnych, a w szczególności nie spowoduje przerwania biegu terminu przedawnienia²².

Jednocześnie należy zauważyć, że na gruncie prawa polskiego pozew przewoźnika o ustalenie nieistnienia jego odpowiedzialności lub ustalenie jej na niższym poziomie nie ma wpływu na bieg terminu przedawnienia roszczenia osoby uprawnionej o zapłatę przez tego przewoźnika na jej rzecz odszkodowania w związku ze szkodą zaistniałą w przewozie. Wniesienie do sądu tego pierwszego pozwu (o ustalenie) nie przerywa bowiem biegu terminu przedawnienia tego ostatniego roszczenia, gdyż nie może być traktowane jako czynność przed sądem przedsięwzięta bezpośrednio w celu dochodzenia lub ustalenia albo zaspokojenia lub zabezpieczenia roszczenia (art. 123 § 1 pkt 1 k.c.)²³.

Wyrok Trybunału prowadzi również do występowania zjawiska *forum shopping* polegającego na „ściganiu się” zainteresowanych stron (przewoźnika i osoby uprawnionej do dochodzenia odszkodowania) w jak najszybszym złożeniu pozwu przed sądem tego państwa członkowskiego, którego orzecznictwo jest korzystniejsze dla tej strony. Jeżeli tym szybszym powodem jest przewoźnik, to może on

²² Należy jednak zauważyć, że w polskim kodeksie postępowania cywilnego brak przepisu, który stwierdzałby, że odrzucenie pozwu nie wywołuje żadnych skutków prawnych, tak jak to ma miejsce np. przy zwrocie pozwu, w którym wyraźnie wskazano, że pismo zwrócone nie wywołuje żadnych skutków prawnych, jakie ustawa wiąże z wniesieniem pisma procesowego do sądu (art. 130 § 2 zd. 2 k.p.c.). W literaturze podnosi się jednak, że o wywołaniu skutków materialno-prawnych przez wniesienie pozwu, który został odrzucony, można mówić jedynie w przypadku, gdy odrzucenie było w świetle obowiązujących przepisów nieuzasadnione (błędne). Wadliwe postanowienie niekorzystające z powagi rzeczy osądzonej nie powinno bowiem pozbawiać strony skutków prawnych prawidłowego jej działania. W sytuacji natomiast, gdy odrzucenie pozwu (...) było prawidłowe, nie można mówić o wywołaniu przez taki pozew skutków materialno-prawnych. W zakresie przedawnienia wniosek taki należy wyprowadzić z art. 123 k.c., w świetle którego bieg przedawnienia przerywa się przez każdą czynność przed sądem lub innym organem, ale tylko gdy sąd lub inny organ jest powołany do rozpoznania określonego rodzaju spraw; S. Dmowski, K. Kołakowski, *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz do artykułów 1–366*, t. 1, red. K. Piasecki, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2010, s. 1146.

²³ K. Wesołowski, *Umowa...*, s. 689.

również kierować się przy wyborze sądu przewidywanym czasem postępowania sądowego i próbować je przeciągać, aby doprowadzić do przedawnienia się roszczenia odszkodowawczego, co – jak już wskazywano – przy krótkich terminach dochodzenia roszczeń z tytułu szkód w przewozie nie powinno być trudne.

Niezależnie od powyższego należy zauważyć, że wyrok Trybunału nie zamyka problemu rozbieżnych orzeczeń wynikających z tego samego stanu faktycznego i pomiędzy tymi samymi stronami na obszarze Unii Europejskiej. Problem zawisłości sporu czy powagi rzeczy osądzonej w przypadkach takich jak ten, który był przedmiotem wyroku Trybunału, może bowiem występować w granicach jurysdykcji jednego państwa. Przepisy unijne nie mają wówczas zastosowania, a kwestia musi być rozpatrzona wyłącznie na podstawie przepisów proceduralnych tego państwa. Rozstrzygnięcia w tym zakresie są różne, gdyż różnie jest pojmowana tożsamość roszczeń²⁴.

Zakończenie

Wyrok Trybunału z 19 grudnia 2013 roku budzi kontrowersje nie tylko ze względu na to, że Trybunał wyszedł poza swoje kompetencje, dokonując w istocie wykładni konwencji CMR, niebędącej częścią prawa unijnego, lecz także z uwagi na sposób tej wykładni. Uznaniu, że powództwo przewoźnika o ustalenie braku jego odpowiedzialności jest tożsame z powództwem o odszkodowanie skierowanym przeciwko temu przewoźnikowi w rozumieniu art. 31 ust. 2 CMR, przyświecała wprawdzie słuszna idea konieczności wykluczenia z obrotu prawnego sprzecznych ze sobą wyroków zapadłych na gruncie tego samego stanu faktycznego, lecz orzeczenie Trybunału rodzi wiele negatywnych konsekwencji. Chodzi przede wszystkim o uniemożliwienie dochodzenia odszkodowania ze względu na upływ terminu przedawnienia i zjawisko *forum shopping*.

Ponadto wyrok Trybunału z natury swojej dotyczy relacji pomiędzy powództwami czy orzeczeniami wydanymi przez sądy różnych państw członkowskich,

²⁴ Np. w postanowieniu z 9 listopada 1962 r. w sprawie II CR 897/62, Sąd Najwyższy stwierdził, że „Przyjęciu zawisłości sporu (...) nie stoi na przeszkodzie okoliczność, że jedna ze spraw dotyczy powództwa o świadczenie, a druga powództwa o ustalenie, jeżeli tylko w obydwu sprawach w rzeczywistości zachodzi zarówno identyczność roszczeń, jak i stron” (Lex Omega nr 106072). Ten sam Sąd w postanowieniu z 4 października 2012 r. w sprawie I CSK 100/12, uznał, że „Tożsamość roszczeń zachodzi, kiedy sąd ma w obu sprawach orzec o tym samym, dysponując tymi samymi faktami, które mają spowodować ocenę tego samego żądania i kiedy rozstrzygnięcie jednej ze spraw oznacza rozstrzygnięcie także drugiej” (Lex Omega nr 1231300). Zob. też orzeczenia Bundesgerichtshof przywołane w przypisie 11.

gdy tymczasem problem tożsamości spraw z punktu widzenia zawisłości sporu i powagi rzeczy osądzonej występuje także w granicach jurysdykcji poszczególnych państw i jest różnie rozumiany na gruncie przepisów wewnętrznych tych państw.

Bibliografia

- Ciszewski J., *Konwencja z Lugano – komentarz*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2004.
- Demuth K., *CMR – Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, red. K.H. Thume, wyd. 3, Fachmedien Recht Und Wirtschaft 2013.
- Dmowski S., Kołakowski K., *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz do artykułów 1–366*, t. 1, red. K. Piasecki, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2010.
- Łopuski J., *Konwencja lugańska o jurysdykcji i wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2001.
- Wesołowski K., *Relacje między CMR a prawem unijnym w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 644, Problemy Transportu i Logistyki nr 14, s. 279–295.
- Wesołowski K., *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Wolters Kluwer, Warszawa 2013.
- Wesołowski K., W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny. Prawo przewozowe. CMR, ODDK*, Gdańsk 2009.
- Witz K., *Autonomiczna wykładnia europejskiego prawa procesowego cywilnego – wprowadzenie i wyrok ETS z 6.12.1994 r. w sprawie C-406/92, The owners of cargo lately laden on board ship „Tatry” przeciwko The owners of the ship „Maciej Rataj”*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2008, nr 12, s. 49–54.

**THE QUESTION OF IDENTITY OF CAUSES OF ACTION
IN TRANSPORT LAW
(Notes on the background of the judgment of the ECJ of 19.12.2013)**

Summary

The aim of the article is to present the consequences of the judgment of the Court of Justice of the European Union dated on 19.12.2013 in case C-452/12, *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd v Inter-Zuid Transport BV*. In this judgment the Court stated inter alia that article 71 of Regulation No 44/2001 must be interpreted as meaning that it precludes an interpretation of Article 31 (2) of the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), according to which an action for a negative declaration or a negative declaratory judgment in one Member State does not have the same cause of action as an action for indemnity between the same parties in another Member State.

The author points out that giving this judgment the Court has exceeded its competence. What's more the author states that the judgment can lead to some negative consequences. It may cause that an action for indemnity against the carrier would be impossible because of the period of limitation. The phenomenon of forum shopping may be also the negative effect of the judgment.

Keywords: CMR, *Lis pendens*, identity of causes of action, Regulation (EC) No. 44/2001

Translated by Daniel Dąbrowski