



Sygn. akt II CSK 242/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 marca 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Anna Kozłowska (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Anna Owczarek

SSN Władysław Pawlak

w sprawie z powództwa P.Z.
przeciwko Przedsiębiorstwu S. Spółce z ograniczoną
odpowiedzialnością z siedzibą w R.
o zapłatę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym
w Izbie Cywilnej w dniu 7 marca 2017 r.,
skargi kasacyjnej powoda
od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]
z dnia 3 grudnia 2015 r., sygn. akt I ACa .../15,

**uchyła zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi
Apelacyjnemu w [...] do ponownego rozpoznania, pozostawiając
temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania
kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 29 stycznia 2015 r. Sąd Okręgowy w [...] oddalił powództwo P.Z. przeciwko Przedsiębiorstwu S. sp. z o.o. z siedzibą w R. o zapłatę kwoty 123.680 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 4 lutego 2014 r. W motywach rozstrzygnięcia Sąd Okręgowy ustalił, że nadawca przesyłki, zawierającej części maszyn w skrzyni, firma E. GmbH, zlecił firmie N. Internationale Transporte AG dokonanie przewozu na trasie Hamburg - Wrocław. Z kolei firma N. zleciła wykonanie przewozu firmie M. A.G., a ta zleciła jego wykonanie P. L. Polska sp. z o.o. P. L. w/w zlecenie na przewóz towarów z Hamburga do Wrocławia przekazała K.W., która zleciła przewóz powodowi. Powód przewóz zlecił pozwanemu, który go wykonał. W każdym z tych zleceń zostało zastrzeżone, że kierowca ma obowiązek zgłoszenia się po załadunku do wskazanego urzędu celnego po odbiór dokumentu celnego T1, w celu otwarcia procedury tranzytowej. Kierowca wykonujący w imieniu pozwanego przewóz w dniu 22 czerwca 2010 r. odebrał towar z Hamburga i w dniu 23 czerwca 2010 r. dostarczył go odbiorcy we Wrocławiu. Przed opuszczeniem Hamburga kierowca nie odebrał z urzędu celnego dokumentu T1. Ponieważ przesyłka dostarczona została do odbiorcy bez dokonania odprawy celnej, Główny Urząd Celny w Hamburgu wymierzył nadawcy przesyłki - E. GmbH należności celne i podatkowe przywozowe w łącznej kwocie 18.033,17 euro. Nadawca obciążył tymi należnościami przewoźnika to jest firmę N., wystawiając fakturę VAT na kwotę 18.401,33 euro. Z kolei firma N. obciążyła tą należnością firmę M. AG. W dniu 18 sierpnia 2010 r. M. AG wystawił na rzecz P. L. fakturę na kwotę 18.401,33 euro oraz przesłał mu dowód zapłaty tej kwoty firmie N.. W dniu 19 października 2010 r. P. L. zapłaciła M. AG kwotę objętą wyżej wymienioną fakturą i wystawiła K.W. notę obciążeniową na kwotę 73.066,16 zł, stanowiącą równowartość 18.401,33 euro. W dniu 26 października 2010 r. K. W. wystawiła powodowi notę księgową na kwotę 73.066,16 zł, stanowiącą równowartość 18.401,33 euro, obejmującą koszty cła, podatku i pozostałych należności celnych, wynikających z nieodprawienia towaru celnego na terytorium Niemiec. W dniu 30 czerwca 2010 r. powód złożył reklamację informując

pozwanego o nieodebraniu przez kierowcę dokumentu celnego, o powstałych kosztach oraz zobowiązał do wyjaśnienia powstałej sytuacji; domagał się podania sposobu naprawienia zaniechania, a w dniu 28 października 2010 r. wystawił pozwanemu notę obciążeniową na kwotę 73.066,16 zł tytułem nienależytego wykonania zlecenia. Pismem z dnia 8 lutego 2011 r. pozwany odmówił uznania reklamacji i zapłaty.

Wyrokiem z dnia 26 marca 2012 r. Sąd zasądził od K. W. na rzecz P. L. kwotę 73.006,16 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 1 marca 2011 r. do dnia zapłaty i obciążył ją kosztami procesu. Należność tę K. W. zapłaciła P. L. w dniu 18 maja 2012 r. Pozew K. W. przeciwko powodowi został mu doręczony w dniu 30 lipca 2012 r. a wyrokiem z dnia 19 grudnia 2013 r. Sąd zasądził od powoda na rzecz K. W. kwotę 91.805,13 zł z ustawowymi odsetkami i koszty procesu; należność tę powód zapłacił K.W. w dniu 28 stycznia 2014 r.

W dniach 3 czerwca 2011 r., 30 maja 2012 r. oraz 17 lipca 2013 r. powód złożył w Sądzie Rejonowym w Z. wnioski o zawezwanie pozwanego do próby ugodowej. Do zawarcia ugody między stronami nie doszło, wobec czego powód wystąpił przeciwko pozwanemu z pozwem o zapłatę 117.834,68 zł; kwota ta obejmuje kwotę główną, odsetki i koszty procesu.

Oddalając powództwo Sąd Okręgowy podzielił stanowisko pozwanego, że roszczenie jest przedawnione. Umowa łącząca strony była umową przewozu międzynarodowego, jednakże, w ocenie Sądu, w ustalonym stanie faktycznym przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) nie miały zastosowania, Konwencja nie reguluje bowiem odpowiedzialności za szkody powstałe w sytuacji takiej, jak objęta pozwem. Art. 17 ust. 1 CMR reguluje odpowiedzialność przewoźnika za najbardziej typowe szkody występujące przy przewozie towarów tj. za szkody w substancji przesyłki i szkody spowodowane opóźnieniem w przewozie, również art. 11 ust. 3 CMR nie miał zastosowania. Nie oznacza to, że przewoźnik, który, jak w sprawie niniejszej, nienależycie wykonał umowę przewozu, nie ponosi odpowiedzialności. Podstawą są tu przepisy właściwego prawa krajowego to jest prawa obowiązującego w siedzibie przewoźnika (art. 1 ust. 3 Prawa przewozowego w związku z art. 27 prawo prywatnego międzynarodowego). Roszczenie odszkodowawcze powoda jakie miał do

pozwanego na podstawie tych przepisów uległo jednak przedawnieniu, przy uwzględnieniu terminu 6 miesięcy od liczonego od dnia wytoczenia przeciwko niemu powództwa (art. 78 ust. 1 pr. przew.). Nie doszło do przerwania biegu przedawnienia, ponieważ zawezwania do prób ugodowych miały miejsce albo przed rozpoczęciem biegu przedawnienia albo po jego upływie. W ocenie Sądu, brak było podstaw do stosowania w sprawie przepisów Konwencji CMR o przedawnieniu, to jest art. 32. Konwencja reguluje przedawnienie roszczeń wyrażnie z niej wynikających i unormowanych przepisanych CMR, a roszczenie dochodzone w sprawie nie wynikało z przepisów Konwencji.

Sąd Okręgowy nie znalazł też podstawy do uwzględnienia powództwa przy zastosowania proponowanej przez powoda podstawy deliktowej, powód nie wykazał bowiem, aby działanie pozwanego stanowiło czyn niedozwolony, nie udowodnił, do przewoźnika z mocy prawa należał obowiązek odebrania dokumentu T1; odebranie dokumentu T1 stanowiło wyłącznie obowiązek umowny i tylko z tytułu odpowiedzialności ex contractu powód mógł się domagać odszkodowania.

Sąd Apelacyjny w [...] wyrokiem z dnia 3 grudnia 2015 r. oddalił apelację powoda, dzieląc w całości ustalenia faktyczne Sądu pierwszej instancji i w zasadzie w całości ocenę prawną, tak w odniesieniu do niemożności zastosowania ustalonym stanie faktycznym art. 11 ust. 3 Konwencji CMR, jak i jej art. 32 ust. 1. Zdaniem Sądu Apelacyjnego, przepis art. 32 odnosi się do roszczeń w sposób wyraźny wynikających i unormowanych przepisami Konwencji. Jeżeli Konwencja nakłada na jedną ze stron umowy obowiązek określonego zachowania, ale nie normuje skutków niewykonania/nienależytego wykonania takiego obowiązku, roszczenia z tego wynikające są oceniane na podstawie przepisów prawa krajowego i według tego prawa ocenia się wtedy terminy przedawnienia. W związku z tym, w ocenie Sądu Apelacyjnego, przyjąć należało, że bieg sześciomiesięcznego terminu przedawnienia roszczenia powoda rozpoczął bieg w dacie wytoczenia przeciwko niemu powództwa (art. 78 ust. 1 pr. przew.) i upłynął 30 stycznia 2013 r. Ponieważ pozew został wniesiony 17 kwietnia 2014 r., roszczenie w tej dacie było przedawniane. Nie znalazł też Sąd podstaw do przyjęcia podstawy deliktowej odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego.

W skardze kasacyjnej od wyroku Sądu Apelacyjnego powód zarzucił naruszenie art. 32 ust. 1 (w związku z art. 1 ust. 1) Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. 1962, Nr 49, poz. 238 ze zm.; dalej jako Konwencja, Konwencja CMR lub CMR) przez błędną wykładnię, że przepis ma zastosowanie wyłącznie do roszczeń w sposób wyraźny wynikających i unormowanych w Konwencji oraz naruszenie art. 1 ust. 3 i art. 78 ust. 1 w związku z art. 6 ust. 3 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe przez ich zastosowanie w sytuacji, gdy przedawnienie jest uregulowane w art. 32 Konwencji.

We wnioskach kasacyjnych skarżący domagał się uchylecia zaskarżonego wyroku i przekazania sprawy Sądowi Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Celem międzynarodowej konwencji cywilnoprawnej jest ujednolicenie regulacji dotyczącej określonych stosunków czy sytuacji. Zważywszy, że w polskim porządku prawnym konwencja stanowi odrębny reżim międzynarodowy znajdujący bezpośrednio zastosowania do stosunków nią objętych, funkcjonowanie takiego uogólniającego instrumentu regulowania stosunków społecznych o zasięgu globalnym wymaga takiej wykładni jej przepisów, która zapewni efekt jednolitości regulacji obrotu cywilnego w płaszczyźnie międzynarodowej. Jest to istotne z tej przyczyny, że tekst konwencji jest zwykle wynikiem kompromisu jej twórców stosujących pojęcia i formuły prawne właściwe dla ich systemów prawnych. Kompromis ten owocując tym, że treść pojęć użytych w konwencji nie pokrywa się z treścią odpowiedników tych pojęć w różnych systemach prawa prawnych powoduje, że przepisy takiej umowy międzynarodowej jaką jest konwencja a w tym przypadku Konwencja CMR, podlegają wykładni autonomicznej tzn. wykładni co do zasady oderwanej od prawa krajowego jakkolwiek nie można wykluczyć, że jej wynik będzie podobny do pojęć wytworzonych na gruncie prawa krajowego. Wykładnia autonomiczna ma najpełniej zagwarantować realizację celu konwencji jakim jest ujednolicone rozumienia jej rozwiązań.

Z preambuły Konwencji CMR wynika, że jej celem jest uregulowanie w sposób jednolity warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności w dwóch aspektach, to jest jeśli idzie 1). o dokumenty używane do

tego przewozu i 2). o odpowiedzialność przewoźnika. Preambuła określa zatem przedmiot Konwencji i jej cel. Przedmiot jest doprecyzowany w art. 1 ust. 1, z którego wynika, że przepisy Konwencji stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy (międzynarodowy) przewóz drogowy towarów. Posłużenie się pojęciem „wszelkiej umowy” oznacza, że oceny czy zawarta umowa jest umową przewozu w rozumieniu Konwencji należy dokonywać autonomicznie, a więc bez odwoływania się do konstrukcji takiej umowy w prawie krajowym. Taką umową będzie umowa, w której do jej warunków istotnych zaliczone zostaną również np. instrukcje niezbędne do załatwienia formalności celnych i innych (art. 6 ust. 1 pkt j), a więc instrukcje dla przewoźnika po to, żeby mógł formalności celne czy inne należycie załatwić. Niewykonanie lub nienależyte wykonanie tej części umowy międzynarodowego przewozu, jeżeli następstwem tego będzie szkoda, niewątpliwie uzasadnia przypisanie przewoźnikowi odpowiedzialności odszkodowawczej. Konwencja czyniąc swoim przedmiotem odpowiedzialność przewoźnika nie reguluje jednak wszystkich przypadków jego odpowiedzialności za szkodę. Konwencja wskazuje, że odpowiada on za szkodę spowodowaną całkowitym lub częściowym zaginięciem towaru, uszkodzeniem towaru oraz opóźnieniem dostawy (rozdział IV Konwencji), a także za niewykonanie polecenia pobrania zaliczenia (art. 21 Konwencji), za niewpisanie do listu przewozowego tzw. klauzuli *paramount* (art. 7 ust. 3), za szkodę spowodowaną zagubieniem lub niewłaściwym użyciem dokumentów (art. 11 ust. 3) oraz za niewykonanie instrukcji osoby uprawnionej (art. 12 ust. 7). Żaden z tych przypadków nie dotyczy więc odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną w sytuacji, o której wspomniano wyżej, a więc odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną nienależytym wykonaniem innych obowiązków wynikających z umowy, nawet tych, które strony poczytały za tak istotne, że bez ich zastrzeżenia mogłoby nie dojść do zawarcia umowy. Trafnie więc skarżący zwraca uwagę, że poza regulacją konwencyjną pozostaje część roszczeń odszkodowawczych przeciwko przewoźnikowi ale też roszczeń jemu przysługujących, np. o zapłatę przewoźnego czyli o wykonanie umowy, a przecież w sposób nie budzący wątpliwości roszczenia takie istnieją i mogą być realizowane. Podstawy dla takich roszczeń Sądy trafnie należy poszukiwały w krajowym porządku prawnym. Ponieważ są to roszczenia majątkowe, ulegają przedawnieniu. Materię przedawnienia reguluje art. 32

Konwencji. Z ust. 1 tego artykułu wynika, że dotyczy roszczeń, „które mogą wynikać z przewozów podlegających konwencji” i wskazuje, że takie roszczenia przedawniają się po upływie roku, a w sytuacjach wskazanych w zdaniu drugim tego artykułu - termin przedawnienia wynosi trzy lata. Formuła, że chodzi o „przewozy podlegające konwencji” a nie o umowy o międzynarodowy przewóz drogowy towarów, wskazuje, że Konwencja dla oznaczenia źródła roszczeń, dla których przewidziała takie terminy przedawnienia, posługuje się pojęciem szerszym niż stosunek umowny określony w art. 1 ust. 1 jako „wszelkie umowy...”. W ocenie Sądu Najwyższego oznacza to, że roszczenia, objęte art. 32 ust. 1 Konwencji mogą wynikać również z innych niż umowa zdarzeń prawnych, a więc mieć inną niż kontraktowa, podstawę prawną a ich związek z umową międzynarodowego przewozu polega na wynikaniu z niej w znaczeniu potocznym, zwyczajnym, na pozostawaniu w łączności, związku, z taką umową. Takie rozumienie powołanego przepisu, zresztą powszechne w orzecznictwie sądów innych państw, o czym niżej, uzasadnia wniosek, że skoro przedawnienie przewidziane w art. 32 ust. 1 najwyraźniej dotyczy roszczeń mających nie tylko podstawę kontraktową, to nie ma żadnego racjonalnego (i logicznego) uzasadnienia twierdzenie, że przepis dotyczy przedawnienia tylko tych roszczeń, które wyraźnie wynikają z Konwencji. Zważywszy, że roszczenie powoda na podstawie w nienależycie wykonanej umowie przewozu, tym samym skonkludować należy, że terminy przedawnienia przewidziane w art. 32 Konwencji CMR mają zastosowanie do roszczeń wynikających z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów również wówczas, gdy przepisy Konwencji nie normują skutków niewykonania/nienależytego wykonania obowiązków wynikających z takiej umowy i w zakresie oceny tych skutków niezbędne jest sięgnięcie do przepisów prawa krajowego.

Jak wskazano, taka wykładnia art. 32 ust. 1 Konwencji znalazła już odzwierciedlenie w orzecznictwie sądów europejskich, które odnoszą powołany przepis do roszczeń pozostających w związku z umową przewozu międzynarodowego i to zarówno do roszczeń przewoźnika jak i przeciwko przewoźnikowi. Przytoczyć w tym miejscu można orzeczenie Sądu Krajowego w Gruz z 5 kwietnia 2000 r. znak 5 R 40/001 (Europejskie Prawo Transportowe

2002 r., s. 360), z którego wynika, że termin z art. 32 ust. 1 Konwencji zastosowano do roszczenia z tytułu nienależytego wykonania umowy przewozu w postaci niedotrzymania terminu i miejsca załadunku a także do roszczenia o zwrot nienależnie (dwukrotnie) pobranego przewoźnego. W odniesieniu do roszczenia o zwrot nadpłaconego przewoźnego podobnie orzekł Wyższy Sąd Krajowy w Düsseldorfie wyrokiem z dnia 11 lipca 1996 r. 18 U 3/96. Z orzeczenia Sądu Krajowego w Lubece z dnia 8 lutego 2001 r. znak 110.141/00 wynika, że powołany przepis ma zastosowanie do roszczenia przewoźnika z tytułu nienależnie zapłaconego odszkodowania za szkodę transportową, a z orzeczenia Sądu Najwyższego w Holandii z dnia 11 lutego 2000 r. nr C 98/207 HR, że dotyczy roszczenia przewoźnika przeciwko nadawcy o odszkodowanie za szkodę wyrządzoną w środku transportu w czasie załadunku (ETL 2000 r, s. 381). Sądy stosują zatem ten przepis także wówczas gdy podstawę prawną roszczenia stanowią przepisy ich prawa krajowego jako właściwego, a roszczenie wynika albo z umowy przewozu międzynarodowego albo pozostaje w związku z taką umową. Wskazówki płynące z orzecznictwa sądów innych państwa są uznawane za właściwy środek interpretacji umów międzynarodowych.

W świetle powyższego, wobec uregulowania objętego CMR, zastosowanie przez Sądy rozstrzygające sprawę terminu przedawnienia wskazanego w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, należało uznać za nieprawidłowe. Stosowanie norm prawa krajowego jest uzasadnione wyłącznie wówczas gdy określone zagadnienie nie jest objęte zakresem regulacji konwencyjnej (art. 1 ust. 3 pr. przew., zob. też wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 2013 r. II CSK 70/13, OSNC-ZD 2015/1/14).

Z przedstawionych przyczyn, Sąd Najwyższy, na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. i art. 108 § 2 w związku z art. 398²¹ k.p.c., orzekł jak w sentencji.

jw

kc