

Uchwała z dnia 11 grudnia 2003 r., III CZP 82/03

Sędzia SN Jan Górowski (przewodniczący)

Sędzia SN Tadeusz Domińczyk (sprawozdawca)

Sędzia SN Marian Kocon

Sąd Najwyższy w sprawie z powództwa Polskich Kolei Państwowych S.A. w W. – Wydział Windykacji w Ł. przeciwko Krzysztofowi D. o zapłatę, po rozstrzygnięciu w Izbie Cywilnej na posiedzeniu jawnym w dniu 20 listopada 2003 r., przy udziale prokuratora Prokuratury Krajowej Jana Szewczyka, zagadnienia prawnego przedstawionego przez Sąd Apelacyjny w Gdańsku postanowieniem z dnia 13 czerwca 2003 r.:

"Czy w przypadku międzynarodowego kolejowego przewozu towarów między stacjami, o których mowa w art. 2 umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS) z dnia 1 listopada 1951 r. do przedawnienia roszczenia z tytułu opłaty za postój wagonów spowodowany oczekiwaniem przesyłki na załatwienie formalności celnych z przyczyn niezależnych od kolei, stosuje się art. 31 powołanej wyżej umowy ?"

podjął uchwałę:

Do obliczenia biegu terminu przedawnienia roszczenia z tytułu umowy przewozu towarów między stacjami, o których mowa w art. 2 umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS) z dnia 1 listopada 1951 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z 1974 r. Nr 15, poz. 81 – załącznik), postanowienia art. 31 tej umowy nie stosuje się.

Uzasadnienie

Sąd Okręgowy w Bydgoszczy wyrokiem z dnia 21 marca 2002 r. oddalił powództwo PKP S.A. w W., Dyrekcji Kolejowych Przewozów Towarowych „C.” w K. przeciwko pozwanemu Krzysztofowi D. o zapłatę kwoty 69 447,28 zł za przewóz węgla, a ściślej z tytułu tzw. opłaty dodatkowej za oczekiwanie przesyłki na

odprawę celną. Sąd Okręgowy wskazał na fakturę z dnia 5 sierpnia 1999 r., która zobowiązywała pozwanego do zapłaty należności w terminie do dnia 12 sierpnia 1999 r., początkującym jednocześnie bieg terminu przedawnienia roszczenia. Termin ten, stosownie do art. 31 umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS), jest dziewięćmiesięczny i upłynął z dniem 12 maja 2000 r. Tymczasem pozew wpłynął do Sądu Okręgowego w dniu 12 lipca 2000 r.

Rozpoznając apelację, Sąd Apelacyjny powziął wątpliwość prawną, którą wyraził w przedstawionym na wstępie pytaniu. W uzasadnieniu odniósł się do zdefiniowanych konstytucyjnie źródeł prawa i zauważył, że umowa z dnia 1 listopada 1951 r. o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej nigdy nie została poddana procesowi ratyfikacji, a także nie była ogłoszona. Dostrzegając w niej ponadto cechy umowy międzyresortowej, a nie międzynarodowej, Sąd Apelacyjny poddał w wątpliwość charakter tej umowy jako obowiązującego aktu prawnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Umowa SMGS (w pierwszej wersji językowej: o przewozie towarów kolejami w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej) należy do tzw. umów warszawskich. Jej tekst został ostatecznie uzgodniony w grudniu 1950 r. przez przedstawicieli rządów kolejowych Bułgarii, Czechosłowacji, Polski, Rumunii, Węgier, ZSRR oraz Albanii i przez nich podpisany. W późniejszym terminie krąg sygnatariuszy tej umowy poszerzył się o Chiny, Koreę Północną, Mongolię i Wietnam Północny. Ustalono, że umowa wejdzie w życie z dniem 1 listopada 1951 r. W Polsce, w dniu 25 września 1951 r., zarządzenie w tej mierze wydał Minister Kolei, ogłaszając ją łącznie z innymi umowami w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych (Dz.T. i Z.K. z 1951 r. Nr 17, poz. 164-167). W miarę upływu czasu postanowienia umowy ulegały zmianie, a kolejne jej wersje ogłaszane w resortowym dzienniku promulgacyjnym przybierały postać aktów samodzielnych (np. w: Dz.T i Z.K. z 1966 r. Nr 7, poz. 35).

W piśmiennictwie umowa SMGS, już wkrótce po jej podpisaniu, rodziła spory co do jej charakteru jako źródła prawa, głównie z tego względu, że nie była ratyfikowana oraz opublikowana w Dzienniku Ustaw. Prezentowane przez licznych autorów oceny charakteryzują daleko idące rozbieżności, od przypisywania postanowieniom umowy znaczenia norm bezwzględnie obowiązujących do traktowania ich wyłącznie jako norm resortowych, a co za tym idzie, regulujących

stosunki między przewoźnikami kolejowymi krajów, których przedstawiciele (zarządy kolei) umowy podpisali.

Sąd Najwyższy w wielu orzeczeniach respektował moc wiążącą umowy SMGS (por. wyrok z dnia 2 września 1970 r., I CR 333/70, OSNCP 1971, nr 5, poz. 94, uchwała składu siedmiu sędziów, mająca moc zasady prawnej, z dnia 11 stycznia 1970 r., III CZP 1/70, OSNCP 1971, nr 10, poz. 167 oraz postanowienie z dnia 23 maja 1973 r., I CZ 83/73, OSNCP 1974, nr 4, poz. 73). Jednoznacznie za stosowaniem umowy wypowiedział się Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 3 maja 1974 r., I CR 195/74 (nie publ.), stwierdzając, że sposób obliczania biegu terminu do dochodzenia roszczeń z tytułu umowy przewozu w razie całkowitego zaginięcia przesyłki reguluje art. 30 § 2 umowy SMGS. Z kolei art. 14 SMGS reguluje obliczanie terminu dostawy dla przesyłek zwyczajnych, drobnych.

Odmienne stanowisko wyraził Sąd Najwyższy w uchwale podjętej w pełnym składzie Izby Cywilnej z dnia 5 października 1974 r., III CZP 71/73 (OSNCP 1975, nr 5, poz. 72), wprowadzając na tle przewozu w międzynarodowej komunikacji osobowej, co było przedmiotem uregulowania w drugiej z umów „warszawskich” (SMPS), niemniej w zasadniczych kwestiach postanowienia obu umów były zbieżne, a co szczególnie istotne, obie te umowy miały wspólny rodowód. W uzasadnieniu tej uchwały Sąd Najwyższy wypowiedział m.in. pogląd, że porozumienie SMGS, jako zawarte tylko między zarządami kolejowymi, nie podlegające ani ratyfikacji, ani ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw, nie może zawierać postanowienia w zakresie zastrzeżonym dla ustawy, albo już uregulowanym przez ustawę. W ślad za tą wypowiedzią w wyroku z dnia 14 maja 1979 r., II CR 148/79 (OSNCP 1980, nr 1, poz. 8) Sąd Najwyższy stwierdził, że adresatem normy zawartej w art. 7 § 2 SMGS, tj. obowiązku uprzedniego uzgodnienia, jest kolej PRL oraz inna kolej uczestnicząca w przewozie międzynarodowym, a nie inny podmiot niż koleje. Takie określenie adresatów obowiązku wpływa zresztą z charakteru umowy SMGS, która została podpisana tylko pomiędzy zarządami kolejowymi i nie podlega ani ratyfikacji, ani ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw, i stąd nie można nałożyć tego obowiązku na inny podmiot niż koleje.

W kolejnych orzeczeniach Sąd Najwyższy już tak jednoznacznie się nie wypowiadał (por. wyroki z dnia 3 maja 1982 r., IV CR 89/82, OSNCP 1983 nr 2-3, poz. 36 i z dnia 10 kwietnia 1985 r., I CR 65/85, OSNCP 1986, nr 1-2, poz. 15), skłaniając się raczej do traktowania umowy SMGS jako aktu normatywnego.

Podobne wypowiedzi zawiera nowsze orzecznictwo Sądu Najwyższego (por. wyrok z 19 czerwca 1997 r., III CKN 105/97, nie publ.), co nie oznacza, że zyskują one powszechną aprobatę. Sąd Apelacyjny w Gdańsku, np. w wyroku z dnia 9 lutego 1996 r., I ACr 1076/95 (OSA 1996, nr 9, s. 33), zdecydowanie odmówił „umowom warszawskim”, w tym SMGS, charakteru umów międzynarodowych w rozumieniu art. 1 ust. 3 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (jedn. tekst: Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.), preferując stosowanie tego Prawa w międzynarodowym przewozie towarów poza obszarem objętym konwencją CIC.

Powołane wyżej zapatrywania co do normatywnego charakteru postanowień umowy SMGS wymagają konfrontacji z obecnym porządkiem prawnym, zwłaszcza po wejściu w życie Konstytucji z 1997 r. Wężłowe znaczenie ma art. 91 ust. 1 Konstytucji, który pozwala włączyć do krajowego porządku prawnego tylko takie umowy międzynarodowe, które zostały ratyfikowane i ogłoszone w Dzienniku Ustaw, chyba że ich stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy. Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 19 grudnia 2002 r., K 33/02 (Dz.U. z 2003 r. Nr 1, poz. 15) ocenił w aspekcie wymienionego przepisu Konstytucji tzw. umowy republikańskie, odmawiając im znaczenia aktu normatywnego, choć w odróżnieniu od umów warszawskich mają one niewątpliwie wyższy walor, skoro ich stronami są państwa, a nie resortowe przedstawicielstwa państw. Ten resortowy charakter umów warszawskich może zresztą stanowić samoistną przeszkodę włączenia ich do krajowego porządku prawnego, skoro jest wątpliwe, czy można je zaliczyć do kategorii umów międzynarodowych, a tylko takie podlegają ratyfikacji. Ale nawet gdyby przyjąć, że odpowiadają one wymaganiom umowy międzynarodowej, to należy zwrócić uwagę, że regulacja w nich zawarta w szerokim zakresie dotyczy materii uregulowanej ustawami, dotyczącej także instytucji przedawnienia. Już tylko względem na tę okoliczność przesądza konieczność ich ratyfikowania (art. 89 ust. 1 pkt 5 Konstytucji). Z tych przyczyn umowa SMGS – w świetle art. 87 Konstytucji – nie może być uznana za źródło powszechnie obowiązującego prawa.

Innym zagadnieniem jest uznanie postanowień umowy SMGS za integralną część umowy. Taką możliwość stwarza art. 384 i nast. k.c., należy jednak zauważyć, że mogłoby to dotyczyć tylko dyspozytywnych uregulowań ustawowych. Tymczasem przepisy ustawowe w zakresie przedawnienia roszczeń stanowią *iuris cogentis*. W konsekwencji, do obliczenia biegu terminu przedawnienia roszczenia z tytułu umowy przewozu między stacjami, o których mowa w art. 2

umowy międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS) z dnia 1 listopada 1951 r., postanowienia art. 31 tej umowy nie ma zastosowania.

Kierując się przedstawionymi powyżej racjami Sąd Najwyższy wyraził pogląd, któremu dał wyraz w podjętej uchwale.