



Sygn. akt II CSK 70/13

WYROK
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 grudnia 2013 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jan Górowski (przewodniczący)

SSN Anna Kozłowska

SSN Zbigniew Kwaśniewski (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa A. S.

przeciwko I. A/S w T. (Dania)

o zapłatę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej

w dniu 19 grudnia 2013 r.,

skargi kasacyjnej powoda

od wyroku Sądu Apelacyjnego

z dnia 13 września 2012 r.

**oddala skargę kasacyjną i zasądza od powoda na rzecz strony
pozwaney kwotę 3 600zł (trzy tysiące sześćset złotych) tytułem
kosztów postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Powodowy przewoźnik dochodzi od pozwanego odbiorcy zapłaty należności ciążących na przesyłkach, wskazując art. 51 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. 2000 r., Nr 50, poz. 601 ze zm.), zwanej dalej „Pr. przew.”, jako podstawę prawną żądania.

Sąd pierwszej instancji oddalił powództwo. Ustalił, że przewoźnik wykonywał przewozy na podstawie listów przewozowych CMR, w których nie była podana cena frachtu, ani inne koszty związane z przewozem przesyłek, co zwalniało pozwanego odbiorcę z obowiązku zapłaty przewoźnikowi na podstawie art. 13 ust. 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów z dnia 19 maja 1956 r. (cyt. dalej „CMR”), ratyfikowanej przez Polskę w 1962 r. (zał. do Dz. U. 1962 r., Nr 49, poz. 238), wobec braku spełnienia przesłanek wynikających z tego przepisu.

Apelację powoda oddalił Sąd Apelacyjny, uznając ją za niezasadną.

Sąd odwoławczy uznał, że powodowy przewoźnik otrzymywał od nieuczestniczącego w tym sporze wysyłającego przesyłki listy przewozowe CMR, w których nie zostały wpisane jakiegokolwiek kwoty należności wynikających z przewozu, co zwalniało pozwanego odbiorcę z obowiązku ich zapłaty na podstawie art. 13 ust. 2 CMR.

W ocenie Sądu drugiej instancji, okoliczność, że przepisy CMR regulują sytuację przewoźnika w stosunkach z odbiorcą przesyłki w sposób mniej korzystny, aniżeli przepisy Prawa przewozowego i k.c. nie jest wystarczającą podstawą do stwierdzenia, że Konwencja CMR nie reguluje obowiązków odbiorcy względem przewoźnika. W tej sytuacji Sąd Apelacyjny przyjął za podstawę prawną oceny zasadności żądań powoda art. 13 CMR, który zwalnia odbiorcę z obowiązku zapłaty przewoźnikowi należności niewynikających z listu przewozowego. Nadto Sąd ten podkreślił, że sam powód przyznał w apelacji, iż nie zostały spełnione przesłanki żądania od odbiorcy zapłaty przewoźnego wynikające z art. 13 CMR.

Skarga kasacyjna powoda, zaskarżająca w całości wyrok Sądu Apelacyjnego, oparta została na zarzucie niewłaściwego zastosowania art. 13 ust.

2 CMR i w konsekwencji błędnego przyjęcia braku podstaw do zastosowania art. 51 ust. 1 w zw. z art. 1 ust. 3 Pr. przew., co skutkowało uznaniem przez ten Sąd braku uprawnienia powoda do żądania od odbiorcy zapłaty wynagrodzenia za wykonane przewozy z uwagi na niewpisanie tych należności do listów przewozowych CMR.

W ocenie skarżącego, błędna jest ocena Sądu odwoławczego, że art. 13 ust. 2 CMR reguluje wyczerpująco wzajemne relacje pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą, co w konsekwencji uzasadnia skorzystanie przez przewoźnika z uprawnienia przyznanego mu w art. 51 Pr. przew. Zdaniem skarżącego, art. 13 CMR nie dotyczy roszczeń przewoźnika wobec odbiorcy o zapłatę przewoźnego, a w tej sytuacji podstawą oceny tego roszczenia staje się art. 51 w zw. z art. 1 ust. 3 Pr. przew.

Pozwany odbiorca przesyłek w odpowiedzi na skargę kasacyjną wniósł o oddalenie skargi kasacyjnej i zasądzenie kosztów postępowania kasacyjnego. Uznał za zasadne przyjęcie przez Sąd odwoławczy artykułu 13 CMR jako podstawy prawnej rozstrzygnięcia, który to przepis reguluje odmiennie aniżeli art. 51 Pr. przew. obowiązek odbiorcy zapłaty przewoźnikowi należności ciężących na przesyłce, co wyklucza dopuszczalność zastosowania ostatnio wymienionego przepisu. Stosowanie prawa krajowego byłoby uzasadnione jedynie w sytuacji braku stosownej regulacji w CMR, która to sytuacja jednak nie występuje, twierdzi strona pozwana.

Strony podtrzymały własne stanowisko w pismach przygotowawczych – strony powodowej z dnia 2 grudnia 2013 r., a strony pozwanej z dnia 16 grudnia 2013 r.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna nie zasługiwała na uwzględnienie, ponieważ zgłoszone w niej zarzuty naruszenia prawa materialnego okazały się nieuzasadnione.

Oceny tych zarzutów należało dokonać z uwzględnieniem ustalonego stanu faktycznego przyjętego za podstawę orzekania przez Sąd drugiej instancji. Elementem bezspornych ustaleń jest, że powód wykonywał przewozy przesyłek z Polski do Danii na podstawie listów przewozowych CMR, w których nie zostały wpisane jakiegokolwiek kwoty należności wynikających z przewozu. Zastosowanie

przepisów Konwencji CMR było więc co do zasady między stronami bezsporne, wobec treści art. 1 ust. 1 CMR określającego zakres zastosowania tej Konwencji i braku wystąpienia przesłanek wyłączających jej zastosowanie, a określonych w art. 1 ust. 4 CMR.

Spór sprowadza się więc w istocie do tego, czy – jak uważa pozwany – art. 13 ust. 2 CMR reguluje, ale inaczej aniżeli czyni to art. 51 ust. 1 Pr. przew., obowiązek odbiorcy wobec przewoźnika, czy - jak uważa powód – pierwszy z wymienionych przepisów nie reguluje roszczeń przewoźnika wobec odbiorcy o zapłatę należności obciążających przesyłkę, co uzasadniałoby wówczas zastosowanie drugiego z wymienionych przepisów, a więc zastosowanie normy prawa krajowego.

Konwencja CMR zawiera regulację stosunków cywilnoprawnych, a Polska, poprzez jej akceptację w formie ratyfikacji przewidzianej polskim konstytucyjnie wymaganym porządkiem prawnym, spowodowała, że Konwencja stała się częścią wewnętrznego porządku prawnego, stanowiąc źródło powszechnie obowiązującego prawa cywilnego, bezpośrednio stosowanego m.in. przez sądy. Próby uzupełnienia regulacji CMR przepisami krajowymi wynikają niekiedy z braku jednoznacznego rozróżnienia sytuacji, w której określona materia nie jest objęta przedmiotem regulacji przepisów CMR, od sytuacji, w której regulacja konwencyjna danej kwestii jest, ale uboższa o pewne elementy, czy wręcz odmienna w stosunku do tożsamyh przedmiotowo uregulowań zawartych w prawie krajowym. Ostatnia z wymienionych sytuacji nie pozwala na kwalifikację takiej regulacji konwencyjnej jako niepełnej, czy też określanej w piśmiennictwie mianem luki wewnętrznej. Wymaga wyraźnego podkreślenia, że stosowanie norm prawa krajowego jest uzasadnione wyłącznie w przypadku, gdy określone zagadnienie (w tej sprawie: obowiązek odbiorcy zapłaty przewoźnikowi należności wynikających z wykonania międzynarodowego drogowego przewozu przesyłki) nie jest objęte zakresem regulacji konwencyjnej.

Istnienie natomiast takiej regulacji konwencyjnej ale nie identycznej, czy wręcz odmiennej od regulacji tożsamej przedmiotowo materii dokonanej prawem krajowym wyłącza możliwość stosowania wówczas norm prawa krajowego wobec

konieczności uwzględniania międzynarodowego charakteru Konwencji CMR, potrzeby jej jednolitego stosowania, zgodnego z celem tej Konwencji, którym jest ujednoczenie w skali ponadnarodowej regulacji prawnej umowy międzynarodowego drogowego przewozu towarów.

Przepisów art. 13 ust. 2 CMR chroni z jednej strony przewoźnika, bo zobowiązuje odbiorcę do zapłaty mu należności, które nie zostały uregulowane przez kontrahenta umownego przewoźnika czyli wysyłającego przesyłkę. Z drugiej jednak strony przepis ten chroni zarazem zasadę bezpieczeństwa obrotu, ponieważ ogranicza zakres obowiązku odbiorcy do zapłaty przewoźnikowi wyłącznie kwoty należności wynikającej z listu przewozowego. Zważyć bowiem należy, że strony umowy międzynarodowego przewozu drogowego, a więc przewoźnik i wysyłający, mogą postanowić o wyłączeniu obowiązku odbiorcy ponoszenia kosztów przewozu, osiągając taki skutek prawny poprzez zaniechanie wpisywania do listu przewozowego kwoty należności związanych z przewozem.

Wynikającą z art. 13 ust. 2 CMR przesłanką powstania po stronie przewoźnika wierzytelności w stosunku do odbiorcy przesyłki o zapłatę należności związanych z wykonaniem międzynarodowego przewozu drogowego jest wyraźne określenie ich w liście przewozowym przez podanie przynajmniej tytułu (np. opłata za przewóz) oraz wysokości należności lub co najmniej podstawy do ustalenia wysokości tych należności. Powstanie określonego w art. 13 ust. 2 CMR obowiązku odbiorcy dokonania zapłaty przewoźnikowi zostało więc przez ustawodawcę międzynarodowego uwarunkowane zapewnieniem odbiorcy należności łatwego ustalenia za co i ile ma przewoźnikowi zapłacić. W piśmiennictwie przyjmuje się, że wpisy dotyczące należności znanych już w momencie zawierania umowy przewozu (m.in. wynagrodzenia za przewóz) powinny być zamieszczone w liście przewozowym już w chwili jego wystawienia i objęte konsensem stron umowy przewozu, a więc przewoźnika i wysyłającego przesyłkę.

W tej sytuacji zasadnie przyjął Sąd Apelacyjny, że niezbędną przesłanką powstania na podstawie art. 13 ust. 2 CMR obowiązku pozwanego odbiorcy dokonania zapłaty jednoznacznie ustalonej kwoty na rzecz powodowego przewoźnika jest istnienie w liście przewozowym określenia wysokości tej kwoty,

wyznaczającej istnienie i zakres obowiązku pozwanego odbiorcy. Bezsprorny zatem brak wpisania w listach przewozowych CMR kwot należności wynikających z wykonanych przez powoda przewozów zasadnie oceniony został przez Sąd Apelacyjny jako wyłączający istnienie po stronie pozwanego odbiorcy obowiązku zapłaty przewoźnikowi, wobec braku niezbędnej przesłanki uzasadniającej zastosowanie art. 13 ust. 2 CMR. W tej ostatniej kwestii ocena Sądu Apelacyjnego zbieżna jest zresztą z oceną samego powoda wyrażoną w jego apelacji.

Również podniesiony w skardze kasacyjnej zarzut błędnego niezastosowania art. 51 ust. 1 zw. z art. 1 ust. 3 Pr. przew. należało ocenić jako bezzasadny. Zastosowanie przepisu prawa krajowego w postaci art. 51 ust. 1 Pr. przew. do umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów byłoby możliwe jedynie na podstawie art. 1 ust. 3 Pr. przew., a więc tylko wówczas, gdyby Konwencja CMR nie stanowiła inaczej. Tymczasem przesłanka ta, pozwalająca na stosowanie przepisów prawa krajowego, nie wystąpiła, ponieważ art. 13 ust. 2 CMR stanowi inaczej aniżeli art. 51 ust. 1 Pr. przew., a to dlatego, że zawiera bardziej rygorystyczną dalej idącą ochronę interesów odbiorcy przed kierowanymi do niego przez przewoźnika roszczeniami majątkowymi. Przepis art. 13 ust. 2 CMR obciąża bowiem odbiorcę obowiązkiem zapłaty przewoźnikowi wyłącznie należności wynikających z listu przewozowego, podczas gdy art. 51 ust. 1 Pr. przew. nie przewiduje takiego ograniczenia, ponieważ obciąża odbiorcę obowiązkiem zapłaty wszystkich należności ciążących na przesyłce i to niezależnie od tego, czy zostały one określone w liście przewozowym, czy też nie. Tożsama przedmiotowo materia, a mianowicie istnienia obowiązku odbiorcy zapłaty przewoźnikowi należności związanych z wykonaniem przewozu, została więc inaczej uregulowana w obu wymienionych źródłach powszechnie obowiązującego w RP prawa. Nietrafnie więc wywodzi strona skarżąca jakoby obowiązek odbiorcy zapłaty przewoźnikowi należności wynikających z przewozu nie był przedmiotem regulacji konwencji CMR. Przeciwnie, zagadnienie to jest objęte przedmiotem regulacji konwencyjnej, a okoliczność, że ustawodawca międzynarodowy uregulował je, chociaż uczynił to odmiennie, wyklucza możliwość zastosowania korzystniejszego dla powoda przepisu prawa krajowego. Przeciwnie stanowisko zagrażałoby potrzebie jednolitego interpretowania i stosowania norm konwencyjnych w sferze tak

specyficznej działalności międzynarodowej, jaką jest międzynarodowy transport drogowy przesyłek, dokonywany w relacjach między państwami, które ratyfikowały konwencję CMR, czyniąc ją elementem wewnętrznego porządku prawnego.

W tym stanie rzeczy Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c.

O kosztach postępowania kasacyjnego orzeczono na podstawie art. 98 § 1 i § 3 k.p.c. oraz na podstawie § 6 pkt 7 i § 13 ust. 4 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz. U. 2013, poz. 461).