



Sygn. akt II CSK 32/06

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 8 czerwca 2006 r.

Sąd Najwyższy w składzie :

SSN Irena Gromska-Szuster (przewodniczący)

SSN Mirosław Bączyk (sprawozdawca)

SSN Grzegorz Misiurek

Protokolant Maryla Czajkowska

w sprawie z powództwa "P." Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w K.
przeciwko M. G. i B.G.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Cywilnej w dniu 8 czerwca 2006 r.,

skargi kasacyjnej strony powodowej

od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]

z dnia 10 sierpnia 2005 r.,

**uchyla zaskarżony wyrok w części oddalającej apelację (punkt 1)
oraz w części orzekającej o kosztach postępowania
apelacyjnego (punkt 3) i w tym zakresie przekazuje sprawę
Sądowi Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania oraz
rozstrzygnięcia o kosztach postępowania kasacyjnego.**

Uzasadnienie

Sąd Okręgowy oddalił powództwo powoda-„P.” Spółki z o.o. wniesione przeciwko pozwanym M i B. G., prowadzącym działalność gospodarczą pod nazwą” M. s.c. M.B.G.”, uznając za nieuzasadnione roszczenie strony powodowej, obejmujące odszkodowania za szkodę poniesioną w wyniku zniszczenia przesyłki, oddanej pozwanym do przewozu. Rozstrzygnięcie to nastąpiło na podstawie następujących ustaleń faktycznych.

Strony łączyła, zawarta w dniu 27 marca 2003 r., umowa przewozu trzech fortepianów, materiałów służących do ich produkcji i renowacji. Przewóz miał się odbyć na trasie Kalisz – Branschweig (Niemcy) i z powrotem. W dniu 3 kwietnia 2003 r. w miejscowości Eiserhutteustadt (Niemcy) w trakcie przewozu fortepianów doszło do pożaru samochodu, którym wykonywano przewóz i ładunek uległ spaleni. Łączna wartość przewożonych przedmiotów wynosiła 224.289,98 zł. Towarzystwo Ubezpieczeniowe „C.” wypłaciło powodowi odszkodowanie w wysokości 80.350,59 zł w ramach odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym. Powód dochodził początkowo od pozwanych odszkodowania w wysokości 329.272,62 zł, obejmującego wartość zniszczonej przesyłki (przy uwzględnieniu wypłaconego mu już odszkodowania od ubezpieczyciela i utraconych przez powoda korzyści w wyniku takiego zniszczenia). Roszczenie to Sąd Okręgowy oceniał z punktu widzenia postanowień Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 r., (Dz.U z 1962 r., nr 49, poz. 238; cyt. dalej jako „Konwencja CRM z 1956 r.”). Analizując możliwość określenia zakresu należnego powodowi odszkodowania, Sąd Okręgowy przyjął, że w rozpatrywanej sprawie nie może być brany pod uwagę miernik maksymalnej granicy odszkodowania przewidziany w art. 23 ust. 3 Konwencji CRM. Odwoływania się w postanowieniach konwencji do takiego miernika wynikało z tego, że w 1956 r. międzynarodowy system walutowy opierał się na wartości rynkowej złota. W Protokole nr 19 z 1978 r. do Konwencji CRM zmodyfikowano art. 23 ust. 3 w wyniku zastąpienia poprzedniego miernika miernikiem nowym, nawiązującym do tzw. specjalnego

prawa ciągnięcia (SDR), którego wartość podawana jest przez krajowe banki narodowe, w tym – też przez NBP. Wprawdzie Polska do chwili obecnej nie ratyfikowała Protokołu z 1978 r., jednakże zastępczy miernik wartości (w postaci SDR) może być stosowany pomocniczo i to ze względów praktycznych, ponieważ brak oficjalnych informacji o aktualnej wartości rynkowej złota. W Protokole nr 19 jedynie zmodyfikowano sposób ustalania kwotowego limitu odszkodowania w celu dostosowania tej modyfikacji do międzynarodowego systemu walutowego. Przy pomocy właśnie wspomnianego miernika ubezpieczyciel obliczył wysokość przysługującego powodowi odszkodowania, biorąc pod uwagę wagę utraconej przesyłki i aktualny kurs SDR w stosunku do złotego.

W apelacji strona powodowa domagała się zmiany zaskarżonego wyroku i zasądzenia od pozwanego całej dochłodzonej kwoty. Następnie cofnęła apelację w zakresie kwoty dotyczącej odszkodowania obejmującego utracone korzyści i ostatecznie powód popierał apelację w odniesieniu do żądania naprawienia szkody polegającej na całkowitym uszkodzeniu towaru (143.939,29 zł).

Sąd Apelacyjny podzielił stanowisko Sądu Okręgowego w zakresie zastosowania postanowień konwencji CMR do dochodzonego odszkodowania i przyjął istnienie legitymacji czynnej powoda. Analizując zagadnienie, czy nadal istnieją podstawy do zastosowania miernika limitującego wysokość odszkodowania, przewidzianego w art. 23 ust. 3 CMR, Sąd Apelacyjny stwierdził, że aktualnie zachodzą szczególne okoliczności nakazujące stosowanie innego niż wspomniany miernik. Te szczególne okoliczności wiążą się z faktem przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Dlatego brak racjonalnych podstaw różnicowania zasad ustalania odszkodowania w zależności od tego, kto jest poszkodowanym i czy poszkodowany domaga się odszkodowania od zobowiązanego, który nie ma siedziby na terytorium Polski, przy ewentualnym uwzględnieniu wypłaconego pozwanemu odszkodowania w walucie obcej. W tej sytuacji należało przy obliczaniu rozmiaru świadczenia odszkodowawczego przyjąć miernik w postaci 8,33 SDR, powszechnie stosowany przez państwa należące do Unii Europejskiej.

W skardze kasacyjnej strony powodowej zarzucono naruszenie art. 23 ust. 3 Konwencji CRM z 1956 r. w wyniku jego błędnej wykładni. Skarżący domagał się uchylecia zaskarżonego wyroku w części oddalającej powództwo i wydania

merytorycznego rozstrzygnięcia w postaci uwzględnienia powództwa w całości, ewentualnie - uchylenia tego wyroku w tej części (względnie – także wyroku Sądu Okręgowego) i przekazanie sprawy Sądowi (odpowiednio: drugiej lub pierwszej instancji) do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy zważył co następuje:

W skardze kasacyjnej zarzucano niewłaściwą wykładnię przepisów art. 23 ust. 3 Konwencji CMR z 1956 r. w wyniku przyjęcia dopuszczalności stosowania pomocniczo innych mierników wartości w zakresie określania rozmiaru odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika za zniszczony towar niż miernik przewidziany w tym przepisie (w postaci tzw. klauzuli złota wartości 10/31 grama o próbie 0.900). W ocenie skarżącego, przyjęcie innego miernika (w postaci 8,33 SDR, tzw. specjalnego prawa ciągnięcia) ma zasadniczy wpływ na określenie zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego przewoźnika.

Postanowienia konwencji CRM stanowią część porządku prawnego Rzeczypospolitej Polskiej po jej ratyfikacji (Dz. U z 1062 r., nr 49, poz. 238, ze zm.). Do chwili obecnej nie został przez Polskę ratyfikowany Protokół nr 19 z dnia 2 lipca 1978 r. do Konwencji CRM (por. informacja - Unitet Nations. Economic Commission for Europe. Transport Division - Protocol to CRM, 1978 - poz. 25 i 26, w aktach sprawy; protokół ten ratyfikowały m.in. Niemcy). W Protokole nr 19 istotnie zmodyfikowano postanowienia art. 23 ust. 3 Konwencji CRM, przyjęto bowiem inny miernik obliczania wysokości odszkodowania należnego od przewoźnika (przez odwołanie się do tzw. specjalnego prawa ciągnięcia) oraz przewidziano sposób ustalania tego prawa specjalnego (por. francuska wersja Protokołu nr 19 – w aktach sprawy). Brak ratyfikacji Protokołu nr 19 (umowy międzynarodowej) spowodował taki stan rzeczy, że zmodyfikowany nim przepis art. 23 ust. 3 Konwencji nie stał się jednak elementem polskiego porządku prawnego. Obowiązuje zatem w pierwotnej wersji przyjętej w Konwencji. Przewidziany w art. 23 ust. 3 Konwencji CRM miernik nie może być modyfikowany lub zastępowany innym miernikiem z woli stron umowy przewozu (art. 41 Konwencji). Przyjęty w konwencji miernik w postaci tzw. klauzuli złota stanowi integralną część postanowień konwencyjnych. W związku z tym w rozpatrywanej sprawie nie ma znaczenia fakt wypłacenia powodowi

odszkodowania ubezpieczeniowego przy uwzględnieniu przez tego ubezpieczyciela miernika w postaci tzw. szczególnego prawa ciągnięcia.

Powstaje zagadnienie, czy istniały uzasadnione podstawy do odstąpienia od miernika przewidzianego pierwotnie (w postaci tzw. klauzuli złota) w rozpatrywanej sprawie przy założeniu ograniczonego zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika drogowego.

Sąd Apelacyjny stwierdził, że aktualnie pojawiły się szczególne okoliczności, nakazujące stosować inne zasady od tych, które wynikają z treści art. 23 ust. 3 Konwencji CRM. Tych szczególnych okoliczności Sąd drugiej instancji dopatruje się w przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej oraz w braku racjonalnych podstaw do różnicowania obecnie reguł ustalania odszkodowania należnego od przewoźnika w zależności od tego, kto jest podmiotem poszkodowanym, czy przewoźnik ma siedzibę w Polsce i czy wypłacono już poszkodowanemu wcześniej odszkodowanie w walucie obcej.

Trafnie w skardze kasacyjnej stwierdzono to, że dla oceny zgłoszonego przez powoda roszczenia odszkodowawczego podstawowe znaczenie mają postanowienia Konwencji CRM, w tym – art. 23 ust. 3 w wersji pierwotnie obowiązującej w chwili powstania szkody transportowej (3 kwietnia 2003 r.). Taki stan rzecz eliminuje w ogóle potrzebę rozważania tego, czy i w jaki sposób po wejściu Polski do Unii Europejskiej (w maju 2004 r.) postanowienia Protokołu nr 19 z 1978 r., modyfikujące treść art. 23 ust. 3 Konwencji CRM, stały się również elementem porządku prawnego obowiązującego w Polsce. Wystarczającym argumentem na rzecz stosowania miernika odwołującego się do tzw. szczególnego prawa ciągnięcia (SDR) w zakresie delimitacji rozmiaru odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika nie może być sam fakt stosowania takiego miernika w innych państwach unijnych (w tym też – w Niemczech) i to niezależnie od prawnych podstaw takiego stosowania. W omawianym zakresie podstawowe znaczenie mogą odgrywać jedynie względy natury jurydycznej, a nie – pragmatycznej (np. potrzeba ujednoczenia reguł określania wysokości odszkodowania w Polsce i sąsiednich krajach unijnych, będących sygnatariuszami Konwencji CRM). Dzieje się tak nawet przy stwierdzeniu, że Polska jest (od 1986 r.) członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego i uczestniczy od tego czasu

w obrocie prawnym z zastosowaniem szczególnej jednostki walutowej (SDR; zob. art. XV i nast. Statutu MFW dotyczących przyznawania i określania wartości SDR). Należy także zwrócić uwagę na to, że ustawodawca polski jednak w niektórych przypadkach obrotu prawnego wyraźnie odsyła do tego uniwersalnego miernika wartości (np. w zakresie przewozu morskiego na podstawie konosamentu, art. 167 kodeksu morskiego i odesłanie w tym przepisie do Konwencji międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentu, podpisanej w Brukseli w dniu 25 sierpnia 1934 r., zmienionej m.in. Protokołem z dnia 21 grudnia 1979 r.).

Z przedstawionych względów należało podzielić zarzut niewłaściwej wykładni art. 23 ust. 3 Konwencji CRM z 1956 r. Dlatego Sąd Najwyższy uchylił zaskarżony wyrok w zakresie oddalający apelację strony powodowej i przekazał sprawę Sądowi Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania (art. 398¹⁵ § 1 k.p.c.).