

Uchwała z dnia 13 grudnia 2007 r., III CZP 100/07

Sędzia SN Kazimierz Zawada (przewodniczący, sprawozdawca)

Sędzia SN Iwona Koper

Sędzia SN Katarzyna Tyczka-Rote

Sąd Najwyższy w sprawie z powództwa S. Towarzystwa Ubezpieczeń " E.H." S.A. z siedzibą w S. przeciwko Tomaszowi Ś. i Towarzystwu Ubezpieczeń i Reasekuracji "W." S.A. z siedzibą w W. o zapłatę, po rozstrzygnięciu w Izbie Cywilnej na posiedzeniu jawnym w dniu 29 listopada 2007 r. zagadnienia prawnego przedstawionego przez Sąd Apelacyjny w Poznaniu postanowieniem z dnia 5 czerwca 2007 r.:

"Czy w świetle art. 65 ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (jedn. tekst: Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.) za siłę wyższą uznać można działania osób trzecich stanowiące nagły, gwałtowny i nieprzewidywalny atak przeprowadzony przy użyciu podstępu polegającego na podszyciu się za funkcjonariuszy władzy publicznej (policji)?"

podjął uchwałę:

Utrata przesyłki na skutek rozboju połączonego z zatrzymaniem samochodu ciężarowego pod pozorem policyjnej kontroli drogowej nie jest wynikiem działania siły wyższej w rozumieniu art. 65 ust. 2 zdanie pierwsze *in fine* ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (jedn. tekst: Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm.).

Uzasadnienie

S. Towarzystwo Ubezpieczeń „E.H.” S.A. zawarło z "P.M.S.", spółką z o.o. w W. umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora i przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i międzynarodowym. Spółka "P.M.S." zawarła z kolei umowę przewozu z "B.P.", spółką z o.o., która zleciła spółce "P.M.S." przewóz

środków ochrony roślin. Spółka "P.M.S." powierzyła przewóz tych środków Tomaszowi Ś., ubezpieczonemu w Towarzystwie Ubezpieczeń i Reasekuracji „W.”. W dniu 4 maja 2005 r., około godziny 14.30, w S., na drodze W.– P., dokonano napadu rabunkowego na Emila P., kierującego samochodem ciężarowym przewożącym środki ochrony roślin. Napastnikami byli dwaj nieustaleni mężczyźni, poruszający się samochodem volkswagen vento, często wówczas używanym przez policję, ubrani w mundury policyjne i czapki policjantów ruchu drogowego. Sprawcy, pozorując kontrolę drogową i używając sygnałów świetlnych oraz lizaka zatrzymali Emila P. i nakazali mu opuszczenie samochodu, którym kierował, oraz udanie się do samochodu. Tam go obezwładnili, grożąc nieustalonym przedmiotem przyłożonym do klatki piersiowej, po czym nałożyli mu worek na głowę. Napadnięty był przez około półtorej godziny wożony samochodem przestępców. Po przywiezieniu w okolice miejsca napadu został porzucony. Gdy jeden ze sprawców woził go, drugi odjechał samochodem ciężarowym wraz z ładunkiem o wartości 1 205 195,33 zł. W związku z utratą przesyłki Towarzystwo Ubezpieczeń „E.H.” wypłaciło nadawcy, spółce "B.P.", w wykonaniu zawartej z nią umowy ubezpieczenia, odszkodowanie w wysokości 1 205 195,33 zł, a następnie wystąpiło na podstawie art. 828 § 1 k.c. z roszczeniami regresowymi wobec Tomasza Ś. i Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji „W.”.

W toku rozpoznawania tych roszczeń istotnego znaczenia nabrała odpowiedź na pytanie, czy Tomasz Ś. ponosi na podstawie art. 65 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (jedn. tekst: Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm. – dalej: „Pr.przew.”) odpowiedzialność odszkodowawczą za utratę przesyłki, czy też jego odpowiedzialność odszkodowawcza za utratę przesyłki jest wyłączona z mocy art. 65 ust. 2 Pr.przew. Innymi słowy, nabrała istotnego znaczenia ocena zdarzenia, do którego doszło w dniu 4 maja 2005 r.; czy miało ono znamiona siły wyższej, wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika, czy też nie miało takich znamion.

Sąd Okręgowy udzielił na to pytanie odpowiedzi twierdzącej, gdyż – w jego ocenie – w dniu 4 maja 2005 r. doszło do zdarzenia mającego znamiona siły wyższej. Na ocenę tę wpłynął przede wszystkim sposób działania sprawców: występowanie przez nich w mundurach i udawanie policjantów, korzystanie z samochodu przypominającego radiowóz oraz stosowanie sygnalizacji zastrzeżonej dla policji. W takiej sytuacji kierowca Emil P., stosując się do przepisów ruchu

drogowego, musiał się zatrzymać, a w każdym razie nie miał powodów tego nie uczynić. W konsekwencji, nie można było uniknąć szkody polegającej na utracie przesyłki ani jej zapobiec. Wychodząc z tych założeń, Sąd Okręgowy oddalił powództwo.

Sąd Apelacyjny, rozpoznając apelację S. Towarzystwa Ubezpieczeń „E.H.”, wskazał także na wyrażone w piśmiennictwie zapatrywanie skłaniające się do odmiennej od przyjętej przez Sąd Okręgowy, oceny zdarzenia, do którego doszło w dniu 4 maja 2005 r. (...) Mając na względzie tę rozbieżność, Sąd Apelacyjny powziął poważne wątpliwości co do prawidłowej wykładni art. 65 ust. 2 Pr.przew., którym dał wyraz w przedstawionym zagadnieniu prawnym.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Według art. 65 Pr.przew., przewoźnik ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe w okresie od przyjęcia przesyłki do przewozu do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki, chyba że utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, niewywołanych winą przewoźnika, z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej. W świetle przytoczonej regulacji, przewoźnik za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki w okresie od jej przyjęcia do wydania i za opóźnienie w jej przewozie odpowiada zatem na zasadzie ryzyka, tj. choćby nie zawinił wyrządzonej szkody. Od odpowiedzialności tej zwalnia go udowodnienie, że utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki nastąpiło z przyczyny określonej w art. 65 ust. 2 Pr.przew. Wśród przyczyn eksoneracyjnych, wymienionych w tym przepisie, inaczej niż wśród przyczyn eksoneracyjnych przewidzianych w niektórych innych przepisach normujących odpowiedzialność na zasadzie ryzyka (np. w art. 435 k.c.), nie jest wymieniona wyłączna wina osoby trzeciej. W związku z tym szczególnej doniosłości nabiera pytanie, czy siłą wyższą w rozumieniu art. 65 ust. 2 Pr.przew., uchylającą odpowiedzialność przewoźnika, może być zachowanie się człowieka – osoby trzeciej względem stron umowy przewozu.

Odpowiadając na to pytanie, należy najpierw zwrócić uwagę na różnice zachodzące między ujęciem okoliczności wyłączających odpowiedzialność przewoźnika w art. 65 ust. 2 Pr.przew. i jego odpowiedniku w dekrecie z dnia 24 grudnia 1952 r. o przewozie przesyłek i osób kolejami (Dz.U. z 1953 r. Nr 4, poz. 7

– dalej: „d.p.k.”) oraz przepisach niektórych konwencji międzynarodowych. Dokonując z początkiem drugiej połowy ubiegłego wieku rewizji konwencji o przewozie towarów kolejami (CIM), w nowej jej wersji zamiast terminu „siła wyższa” użyto określenia „okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec” (art. 27 § 2 konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami [CIM] z dnia 25 października 1952 r., Dz.U. z 1956 r. Nr 57, poz. 259; obecnie takie rozwiązanie znajduje wyraz w art. 23 § 2 przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami [CIM] – załącznik B do konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami [COTIF] z dnia 9 maja 1980 r. w brzmieniu przyjętym protokołem zmian z dnia 3 czerwca 1999 r., Dz.U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 – dalej: „konwencja CIM”). Celem powyższej zmiany było usunięcie kontrowersji, jaką wywoływała interpretacja użytego wcześniej w konwencji CIM terminu „siła wyższa”, ze względu na różne pojmowanie tego terminu w poszczególnych prawodawstwach, zwłaszcza w prawie angielskim, francuskim i niemieckim. Omawiana zmiana konwencji CIM oddziaływała na konwencję o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzoną w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze sprost. – dalej: „konwencja CMR”). W art. 17 ust. 2 konwencji CMR, określając okoliczności wyłączające odpowiedzialność przewoźnika, nie wymieniono „siły wyższej”, lecz „okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec”. Omawiana zmiana konwencji CIM, mimo że podyktowana nieaktualnym w stosunkach krajowych dążeniem do zapewnienia jednolitej wykładni pojęć konwencyjnych w skali międzynarodowej, wpłynęła także na kształt art. 95 d.p.k. Jako przyczynę zwalniającą kolej od odpowiedzialności za przekroczenie terminu dostawy oraz za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia przesyłki albo jej uszkodzenia w czasie od jej przyjęcia do przewozu aż do wydania nie wymieniono siły wyższej, lecz „okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec”.

Zamierzony cel zastąpienia w tekstach omawianych konwencji terminu „siła wyższa” zwrotem „okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec” lub zwrotem „okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec”, nie został jednak osiągnięty. Zwrot odwołujący się do wspomnianych okoliczności stał się przedmiotem kontrowersji.

Według jednego stanowiska, użycie tego zwrotu uzasadnia uznanie odpowiedzialności przewoźnika za odpowiedzialność opartą na zasadzie winy domniemanej. Według drugiego, użycie tego zwrotu stanowiło zabieg jedynie terminologiczny, bez konsekwencji merytorycznych; mimo użycia tego zwrotu, odpowiedzialność przewoźnika jest więc odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka, a przewoźnik może się od niej zwolnić dowodząc zdarzeń nazwanych, zamiast „siłą wyższą”, różnie rozumianą w poszczególnych ustawodawstwach, nie mającymi zastanego znaczenia, „okolicznościami, których kolej nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec” albo „okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec”. Wreszcie według trzeciego stanowiska, mimo użycia wspomnianego zwrotu, odpowiedzialność przewoźnika jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka, jednak znaczenie tego zwrotu nie pokrywa się z pojęciem siły wyższej; jego zakres jest szerszy od zakresu pojęcia siły wyższej, gdyż w szczególności przyjmuje się, że okoliczności, o których mowa, nie muszą mieć cechy „zewnętrzności” wymaganej od siły wyższej na gruncie prawa angielskiego i niemieckiego oraz wielu innych ustawodawstw.

W odniesieniu do art. 95 d.p.k. przeważał pogląd o obiektywnym charakterze odpowiedzialności kolei jako przewoźnika i szerszym od „siły wyższej” znaczeniu wymienionych w nim „okoliczności”, przy czym było sporne, czy tymi okolicznościami mogły być także zdarzenia niemające cechy „zewnętrzności”, powszechnie wymaganej od siły wyższej na gruncie prawa polskiego.

Z przedstawionych uwag wynika kilka istotnych wniosków. Przede wszystkim, w decyzji ustawodawcy o nieprzejęciu do art. 65 ust. 2 Pr.przew. zwrotu odwołującego się do okoliczności, które miał na względzie art. 95 d.p.k., należy, jak trafnie zauważono w piśmiennictwie, dostrzegać zamiar ustawodawcy węższego ujęcia w art. 65 ust. 2 Pr.przew. zdarzeń zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka i tym samym zaostrezenia tej odpowiedzialności. Po wtóre, ze względu na to, że okoliczności, do których odwołują się wskazane przepisy konwencji CIM i CMR, bywają odmiennie rozumiane niż „siła wyższa”, należy z dużą ostrożnością wykorzystywać przy objaśnianiu art. 65 ust. 2 Pr.przew. wypowiedzi dotyczące tych konwencyjnych przepisów (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 1998 r., III CKN 23/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 85). Po trzecie, taką samą ostrożność należy wykazywać, korzystając przy objaśnianiu

art. 65 ust. 2 Pr.przew. z uwag prawnoporównawczych, dotyczących różnie ujmowanego w poszczególnych ustawodawstwach pojęcia siły wyższej.

Występujący w art. 65 ust. 2 Pr.przew. i wielu innych przepisach prawa polskiego termin „siła wyższa” powinien być w zasadzie we wszystkich tych przepisach rozumiany jednakowo. Mimo zarysowującej się w polskiej doktrynie rozbieżności poglądów co do pojęcia siły wyższej, w orzecznictwie polskich sądów dominuje zapatrywanie opowiadające się za koncepcją obiektywną siły wyższej. Zgodnie z tą koncepcją, do zdarzeń objętych kategorią siły wyższej zalicza się zdarzenia zewnętrzne w stosunku do przedsiębiorstwa, którego działalność jest rozpatrywana jako przyczyna szkody. Ponadto zwykle dodaje się, że działanie siły wyższej musi być nieuchronne, nadzwyczajne, niemożliwe do przewidzenia (por. orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1936 r., C II 2086/36, Zb. Urz. OSN 1937, nr 4, poz. 158, z dnia 9 kwietnia 1952 r., C 962/51, OSN 1954, nr 1, poz. 2, z dnia 7 lutego 1953 r., I C 60/53, OSN 1954, nr 2, poz. 35, z dnia 30 kwietnia 1960 r., 3 CR 783/59, OSPiKA 1961, nr 3, poz. 79, z dnia 9 lipca 1962 r., I CR 54/62, OSNC 1963, nr 12, poz. 262, z dnia 26 sierpnia 1992 r., I PRN 36/92, OSNC 1993, nr 7-8, poz. 138, z dnia 11 lutego 1997 r., II CKN 78/96, nie publ., z dnia 24 listopada 2000 r., III CZP 37/00, OSNC 2001, nr 4, poz. 56, z dnia 16 stycznia 2002 r., IV CKN 629/00, "Izba Cywilna" 2002, nr 5, s. 44, z dnia 4 września 2004 r., IV CKN 420/01, "Izba Cywilna" 2004, nr 6, s. 38). W piśmiennictwie trafnie jednak zauważono, że większość wymienionych cech siły wyższej pozostaje względem siebie w relacji przyczynowo-skutkowej. Nieuchronność jest konsekwencją nadzwyczajności zjawiska. Może też wynikać z niemożności jego przewidzenia, jakkolwiek współczesna nauka i technika pozwalają przewidzieć większość nadzwyczajnych, nieuchronnych zjawisk przyrodniczych, można więc co najwyżej mówić tylko o niemożności ich przewidzenia w danym układzie stosunków. Nadzwyczajność określonego zjawiska, jego nieuchronność i niemożność przewidzenia w danym układzie stosunków oznaczają więc w istocie to samo.

W świetle aprobowanej na gruncie prawa polskiego obiektywnej koncepcji siły wyższej, wymienione cechy musi wykazywać samo to zjawisko, które jest oceniane jako działanie siły wyższej. Samo w sobie musi być więc ono nadzwyczajne i w konsekwencji nieuchronne oraz w danym układzie stosunków niemożliwe do przewidzenia, czyli innymi słowy „przemożne”. Należy je uznać za takie, jeżeli ze

względem na tkwiącą w nim moc oddziaływania nie było przed nim, a ściślej – przed jego skutkami, żadnej obrony.

Zdarzenia wykazujące tę właściwość tradycyjnie ujmuje się w trzy grupy: klęski żywiołowe (*vis naturalis*), akty władzy (*vis imperii*) i działania zbrojne (*vis armata*). Do pierwszej grupy zalicza się np. powódź, uderzenie pioruna, burzę o ogromnej sile, huragan, obfite opady śniegu lub nieprzeniknioną mgłę. Drugą grupę tworzą m.in. akty normatywne zakazujące wwozu określonych towarów, decyzje administracyjne o zniszczeniu ładunku ze względów sanitarnych, orzeczenia sądu o konfiskacie ładunku, błędny sygnał policjanta kierującego ruchem drogowym. Niebudzącymi wątpliwości przykładami zdarzeń należących do trzeciej grupy są działania sił zbrojnych wrogiego państwa, rozruchy, rebelie, wojny domowe, akty piractwa lub napaść zbrojnej bandy. Zarazem nie powinna nasuwać wątpliwości niemożność zaliczenia do trzeciej grupy takich działań ludzkich, których nieodwracalność spowodowana jest tylko ich nagłością; przykładem może być wjechanie rowerzysty pod samochód lub niespodziewany, zaskakujący innego kierowcę manewr samochodem. W działaniach takich nie tkwi „przemoczna” moc oddziaływania, która jest niezbędną cechą siły wyższej według przyjmowanej na tle prawa polskiego koncepcji obiektywnej. Z podobnych względów za przejaw siły wyższej nie może być też uznane wbiegnięcie pod samochód dzikiego zwierzęcia lub spłoszenie się konia spowodowane nadjeżdżającym pojazdem mechanicznym (por. orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 16 grudnia 1948 r., C 493/48, "Państwo i Prawo" 1950, nr 1, s. 118). Wyrażane niekiedy odmienne zapatrywania są wynikiem bezkrytycznego ulegania wpływom subiektywnej koncepcji siły wyższej, dominującej na gruncie prawa francusko-polskiego, obowiązującego na ziemiach Królestwa Kongresowego.

Sporna jest natomiast możliwość objęcia trzecią z wymienionych grup niektórych innych działań ludzkich niż wyżej wskazane. Chodzi o zachowania się poszczególnych osób, w szczególności o rzucenie kamieniem w jadący samochód, strzał z karabinu w przejeżdżający samochód, odpalenie rakiety, napad na środek transportu przewożący ładunek, kradzież ładunku lub kradzież ładunku z samochodem.

O możliwości uznania tych zachowań za działania siły wyższej powinna rozstrzygać, zgodnie z koncepcją obiektywną, odpowiedź na pytanie, czy w danym zachowaniu tkwi „przemoczna” moc oddziaływania. Odpowiedź negatywna powinna

oznaczać odmowę uznania zachowania za działanie siły wyższej, a pozytywna – uznanie zachowania za działanie takiej siły. Współcześnie, mimo wyrażanego też odmiennego zapatrywania, negatywnej odpowiedzi na to pytanie nie może uzasadniać sam fakt podjęcia ocenianego zachowania przez jedną tylko osobę lub niewielką ich liczbę. Jak przekonywająco wyjaśniono w literaturze, współcześnie nie tylko „żywiół ludzki” w postaci działań sił zbrojnych, rozruchów, napaści zbrojnej bandy, może wyzwolić ogromne siły, ale także nawet pojedynczy człowiek; nie ma np. istotnej różnicy między uderzeniem pioruna w samochód a strzałem oddanym w samochód z miotacza ognia przez samotnego strzelca. Nie tylko zatem napaść zbrojnej bandy, lecz również działanie niewielkiej liczby odpowiednio uzbrojonych osób lub nawet jednej tylko osoby może być uznane za zjawisko siły wyższej. Zbrojny napad na kierowcę samochodu przewożącego przesyłkę i kradzież przesyłki mogą być więc zakwalifikowane jako działanie siły wyższej bez względu na liczbę napastników.

To jednak nie przesądza jeszcze, że w każdym wypadku napadu uzbrojonych osób na kierowcę samochodu przewożącego przesyłkę i kradzieży przez nie przesyłki istnieją podstawy do stwierdzenia, iż utrata przesyłki nastąpiła wskutek siły wyższej, i tym samym – do zwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności na podstawie art. 65 ust. 2 Pr.przew. Siła wyższa może być uznana za przesłankę zwalniającą dłużnika od odpowiedzialności tylko wtedy, gdy nie poprzedził jej przyczyniający się do powstania szkody czynnik z zakresu wewnętrznego funkcjonowania przedsiębiorstwa przewozowego. W piśmiennictwie wskazuje się przykładowo, że strącenie samochodu z przewożonym ładunkiem do rzeki przez huragan nie ma skutku zwalniającego od odpowiedzialności, gdy wyjazd z ładunkiem nastąpił pomimo ostrzeżenia o nadchodzącym huraganie, podobnie jak nie ma takiego skutku uszkodzenie przesyłki na skutek wypadku podczas przewożenia jej w nieprzeniknionej mgle, gdy jazda w takich warunkach nie była dozwolona i konieczna. Choćby więc doszło do napadu uzbrojonych osób na kierowcę samochodu i kradzieży przez nie przesyłki, to również to działanie nie ma skutku zwalniającego, jeżeli poprzedził je przyczyniający się do powstania szkody czynnik z zakresu wewnętrznego funkcjonowania przedsiębiorstwa przewozowego, leżący w sferze ryzyka podmiotu prowadzącego przedsiębiorstwo przewozowe. Takim czynnikiem jest w szczególności zatrzymanie się przez kierowcę przewożącego ładunek w miejscu niestrzeżonym i w żaden inny sposób

niezabezpieczonym, w którym padł on ofiarą rozboju z użyciem broni palnej (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 31 maja 2005 r., I ACa 404/05, OSA 2006, nr 3, poz. 7).

Stanowisko to odpowiada pogładowi przyjmowanemu generalnie także na gruncie prawa angielskiego, niemieckiego, a nawet francuskiego, w którym jakkolwiek pojęciem siły wyższej obejmuje się stosunkowo szeroki zakres zdarzeń, to jednak z wyłączeniem działań choćby w najmniejszym stopniu spowodowanych przez dłużnika. Podobne zapatrywanie, mimo że okoliczności, do których odwołuje się art. 27 ust. 2 konwencji CMR, bywają odmiennie rozumiane niż „siła wyższa”, przeważa również generalnie na tle tego przepisu.

Za poprzedzone przyczyniającym się do powstania szkody czynnikiem z zakresu wewnętrznego funkcjonowania przedsiębiorstwa przewozowego, leżącym w sferze ryzyka podmiotu prowadzącego to przedsiębiorstwo, należy też uznać wszystkie przypadki rozboju dokonanego po, mówiąc najogólniej, podstępny zatrzymaniu samochodu przewożącego przesyłkę. Może tu chodzić o zatrzymanie np. pod pozorem wypadku drogowego, potrzeby udzielenia pomocy medycznej, prowadzenia robót drogowych, prośby o wyświadczenie przysługi polegającej na „podwiezieniu”, czy – jak w stanie faktycznym, którego dotyczy przedstawione zagadnienie prawne – kontroli drogowej. Wszystkie te przypadki powinny być bez względu na zastosowany podstęp i stopień jego wiarygodności potraktowane jednakowo i zaliczone do sfery objętej ryzykiem przedsiębiorcy przewozowego. W szczególności nie ma podstaw do tego – choć zdają się to sugerować rozważania Sądu pierwszej instancji – aby działania osób udających policjantów uznawać za przypadki siły wyższej, należące do grupy aktów władzy (*vis imperii*). W grupie tej mieszczą się tylko akty rzeczywiście pochodzące od organów władzy publicznej, nie można więc do grupy tej zaliczyć nawet najstaranniej upozorowanych działań takich organów, pochodzących od osób w rzeczywistości niepełniących funkcji organów władzy publicznej. Względ na to, że w czasie transportu przesyłka znajduje się poza kontrolą zarówno nadawcy, jak odbiorcy, a spośród podmiotów zainteresowanych przewozem jedynie przewoźnik ma wpływ na jej bezpieczeństwo, przemawia za objęciem ryzykiem przedsiębiorcy przewozowego, wkalkulowanym w wysokość taryf przewozowych, nawet tych przypadków rozboju, które poprzedzone zostały zatrzymaniem samochodu w wyniku wyjątkowo sugestywnie urzeczywistnionego podstępu, nie wyłączając podstępu polegającego na podszyciu się sprawców pod

emblematy policji. W konsekwencji utrata przesyłki na skutek rozboju połączonego z zatrzymaniem samochodu pod pozorem policyjnej kontroli drogowej nie może być uznana za wynik działania siły wyższej w rozumieniu art. 65 ust. 2 Pr.przew.

Mając to na względzie, Sąd Najwyższy rozstrzygnął przedstawione zagadnienie prawne jak w uchwale (art. 390 § 1 k.p.c.).