

POSTANOWIENIE

22 stycznia 2026 r.

Sąd Najwyższy w Izbie Cywilnej w składzie:

SSN Dariusz Pawłyszcz

na posiedzeniu niejawnym 22 stycznia 2026 r. w Warszawie
w sprawie z powództwa S. sp. z o. o. w Z.
przeciwko M. sp. z o. o. w L.
o zapłatę,
na skutek skargi kasacyjnej M. sp. z o. o. w L.
od wyroku Sądu Apelacyjnego w Lublinie z 19 lipca 2024 r., I AGa 211/23,

- 1. odmawia przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania;**
- 2. zasądza od M. sp. z o.o. w L. na rzecz S. sp. z o.o. w Z. 2700 (dwa tysiące siedemset) zł kosztów postępowania kasacyjnego z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie po upływie tygodnia od dnia doręczenia niniejszego postanowienia zobowiązanemu.**

(G.G.)

UZASADNIENIE

Wyrokiem z 9 października 2023 r., IX GC 166/23, Sąd Okręgowy w Lublinie zasądził od pozwanego przewoźnika na rzecz powodowego wysyłającego 34 218,96 euro z odsetkami od 11 lutego 2019 r. i oddalił powództwo w pozostałej części.

Wyrokiem zaskarżonym skargą kasacyjną Sąd Apelacyjny w Lublinie oddalił apelację przewoźnika i umorzył postępowanie co do apelacji wysyłającego.

Sąd drugiej instancji ustalił, że wysyłający na zlecenie osoby trzeciej realizował usługi przewozu drogowego towarów. Na mocy zlecenia z 17 stycznia 2019 r. wysyłający miał zrealizować przewóz towarów na trasie Włochy - Belgia. Załadunek towarów miał odbyć się 21 stycznia 2019 r., zaś rozładunek 24 stycznia 2019 r. Za wynagrodzeniem miało być przewiezionych 25 palet towaru, ale ostatecznie przewieziono 26 palet. Wysyłający zlecił realizację przedmiotowego przewozu pozwanemu przewoźnikowi, a warunki wykonania przewozu określało zlecenie transportowe. Zgodnie z jego treścią poza miejscem i datą odebrania towaru, a także datą i miejscem jego wydania przewóz miał zostać wykonany pojazdem z plandeką. Przewoźnik miał obowiązek zgłaszać niezwłocznie wysyłającemu wszelkie awarie, spóźnienia i przeszkody w realizacji zlecenia, a postój mógł się odbywać przy stacji paliw, jeśli wynikało to z obowiązującego kierowcę czasu pracy.

Kierowca wykonujący przewóz przyjął towar objęty listem przewozowym CMR bez zastrzeżeń. Przedmiotem przewozu było 26 palet zawierających folie polipropylenowe. Towar został załadowany na naczepę, zaś po załadunku towaru naczepa została opatrzona plombą. Kierowca wykonujący przewóz nie miał żadnej wiedzy na temat nielegalnych imigrantów, nigdy nie słyszał o podobnych problemach, ani przed zdarzeniem ani po zdarzeniu. Kierowca nie miał wiedzy o dacie rozładunku, nie dostał wytycznych co do planowania trasy, w tym możliwości uniknięcia nocnego odpoczynku w pobliżu miejsc, w których występuje problem nielegalnych imigrantów, nie zwrócił także uwagi, że została zerwana plomba. W trakcie realizacji przewozu okazało się, że pojazd wraz towarem nie dotrze na miejsce rozładunku 24 stycznia 2019 r., lecz dopiero 25 stycznia 2019 r., z uwagi na fakt, że kierowca musiał wykonać przerwę w czasie jazdy. W tym czasie znajdował około 160 km od miejsca docelowego.

Na miejscu rozładunku, po otwarciu drzwi naczepy, okazało się, że w przestrzeni ładunkowej pojazdu znajdowało się 7 osób - nielegalnych imigrantów. Oględziny towaru ujawniły naruszenie integralności ładunku - pomiędzy foliami ułożonymi na paletach w dwóch rzędach znajdowały się rzeczy osobiste (części garderoby), opakowania po napojach (puszki, plastikowe butelki), a także widoczne ślady najprawdopodobniej moczu oraz opakowania z moczem. Osoby,

które przedostały się do przestrzeni ładunkowej pojazdu miały bezpośredni kontakt z przewożonym towarem - chodząc po towarze oraz siedząc na górnym rzędzie folii. Stan towaru w chwili otwarcia naczepy został utrwalony na fotografiach. Stwierdzona na miejscu rozładunku obecność 7 osób w przestrzeni ładunkowej pojazdu została ujawniona w treści listu przewozowego CMR. Z uwagi na ryzyko skażenia ładunku odbiorca odmówił odbioru towaru. Zanieczyszczenia mikrobiologiczne transportowanych folii spowodowały, że nie nadawały się do ich wykorzystania do produkcji opakowań dla artykułów spożywczych. W związku z tym, że odbiorca odmówił odbioru ładunku, całość towaru została umieszczona w magazynie, gdzie była składowana do momentu odsprzedaży towaru spółce zajmującej się m.in. dystrybucją surowców z tworzyw sztucznych i gumy, w tym odsprzedażą i recyklingiem.

Wzajemne rozliczenia stron związane z częściowym zniszczeniem ładunku, odmową jego odbioru i koniecznością jego składowania doprowadziły do tego, że zleceniodawca przewozu skierował do wysyłającego roszczenia odszkodowawcze z tytułu uszkodzenia towarów w trakcie przewozu stanowiącego przedmiot niniejszej sprawy w łącznej wysokości 38 716,12 euro.

Sąd drugiej instancji uznał, że wbrew twierdzeniom przewoźnika roszczenie wysyłającego nie uległo przedawnieniu i nie przesądza o tym kwestia zwrotu lub nie oryginałów dokumentów dołączonych do reklamacji. Poza sporem pozostawał fakt, że próba dostawy towaru nastąpiła 25 stycznia 2019 r. Pozew został wniesiony 3 lata później - 25 stycznia 2022 r., a zgodnie z art. 32 ustęp 1 konwencji CMR termin przedawnienia wynosi 3 lata w przypadku częściowego zniszczenia ładunku, co miało miejsce w niniejszej sprawie.

Sąd Apelacyjny wskazał również, że na rażące niedbalstwo przewoźnika, co znalazło swój wyraz w tym, że kierowca nie znał daty rozładunku, spedytor nie zaplanował trasy z uwzględnieniem ryzyka wtargnięcia nielegalnych emigrantów, nie zaplanował trasy w taki sposób, aby kierowca podjął ładunek 21 stycznia i dostarczył do 24 stycznia, bowiem zabrakło około 140 kilometrów, które można było wykonać pierwszego dnia podstawiając samochód z wypoczętym kierowcą, który nie musiałby udawać się na przerwę po przejechaniu tylko 300 kilometrów, zamiast

zwyczajowych 600 kilometrów. Kierowca nie dokonał właściwych oględzin naczepy i nie zwrócił uwagi, że naczepa miała plombę, a 25 stycznia plomba ta jest zerwana, co utrudniło mu właściwą ocenę ryzyka wtargnięcia nielegalnych emigrantów już podczas oględzin pojazdu na parkingu. Suma wszystkich przywołanych okoliczności przesądza o uznaniu rażącego niedbalstwa przewoźnika.

Przewoźnik wniósł o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania ze względu na występowanie w sprawie istotnych zagadnień prawnych, a także z uwagi na to, że skarga kasacyjna jest oczywiście uzasadniona. Jako istotne zagadnienia prawne skarżący wskazał:

1) czy jest możliwe przypisanie rażącego niedbalstwa przewoźnikowi w rozumieniu art. 29 ust. 1 i 2 Konwencji CMR bez wskazania naruszenia przez przewoźnika konkretnego zobowiązania wynikającego z umowy i/lub przepisów prawa,

2) czy jest skuteczne odrzucenie reklamacji na podstawie art. 32 ust. 2 Konwencji CMR bez zwracania kopii dokumentów.

Na oczywistą zasadność skargi kasacyjnej skarżący powołał uznanie, że dopuścił się rażącego niedbalstwa przy wykonywaniu umowy przewozu.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

W niniejszej sprawie odpowiedzi na postawione przez skarżącego pytanie są jasne. W pierwszej kolejności należy odnieść się do pytania w kwestii możliwości przypisania rażącego niedbalstwa przewoźnikowi w rozumieniu art. 29 ust. 1 i 2 Konwencji CMR bez wskazania naruszenia przez przewoźnika konkretnego zobowiązania wynikającego z umowy i/lub przepisów prawa. Sąd drugiej instancji wskazał naruszenia przez pozwanego obowiązków przewoźnika i w sprawie występuje co najwyżej problem, czy rzeczywiście przewoźnika obciążały obowiązki wskazane przez Sąd odwoławczy, i czy ich naruszenie było rażące, lecz nie występuje zagadnienie, czy można przewoźnikowi przypisać rażące niedbalstwo bez wskazania naruszonego obowiązku.

Sąd Apelacyjny wskazał, że przewoźnik naruszył co najmniej pkt 14 i 15 ogólnych warunków transportu wysyłającego, na które się zgodził. Jak wynika z pkt 14 zleceniobiorca (przewoźnik) zobowiązany był między innymi do sprawdzenia prawidłowości dokonanego załadunku, a także zabezpieczenia towaru na czas przewozu. Z kolei w pkt 15 przewoźnik miał obowiązek niezwłocznego zgłaszania wszelkich awarii, spóźnień i przeszkód dotyczących realizacji zlecenia, jednak obowiązków tych nie wypełnił. Nie poinformował o późniejszym przyjeździe do miejsca docelowego i nie zwrócił uwagi podczas postoju na zerwaną plombę naczepy, co w konsekwencji doprowadziło do wtargnięcia do naczepy imigrantów i częściowego zniszczenia przewożonego towaru.

Ocena, czy zachodzi wypadek rażącego niedbalstwa wymaga uwzględnienia obiektywnego stanu zagrożenia oraz kwalifikowanej postaci braku zwykłej staranności w przewidywaniu skutków, a więc uwzględnienia staranności wymaganej od działającej osoby, przedmiotu, którego działanie dotyczy oraz okoliczności, w których doszło do zaniechania pożądanых zachowań z jej strony. Rażące niedbalstwo, o którym stanowi art. 827 § 1 k.c., można więc przypisać w wypadku nieprzewidywania szkody jako skutku m.in. zaniechania ubezpieczającego, o ile doszło do przekroczenia podstawowych, elementarnych zasad staranności (wyrok Sądu Najwyższego z 07.03.2008 r., III CSK 270/07). Zgodnie z art. 355 k.c., dłużnik obowiązany jest do staranności ogólnie wymaganej w stosunkach danego rodzaju (należyta staranność), zaś należyta staranność dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności.

Dokonując ustaleń w zakresie rażącego niedbalstwa międzynarodowego przewoźnika drogowego, nie sposób abstrahować od stopnia staranności wymaganego postanowieniami CMR, czyli najwyższej staranności, wynikającej z prowadzenia przez przewoźnika działalności gospodarczej, a więc profesjonalnego charakteru świadczonych przez niego usług, której istotą jest posiadanie niezbędnej wiedzy fachowej, obejmującej zarówno formalne kwalifikacje, praktykę zawodową oraz ustalone zwyczajowo standardy wymagań (zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 7 listopada 1995 r., I ACr 606/95). Zachowanie rażąco niedbałe to przekroczenia podstawowych, elementarnych zasad standardu staranności

wyznaczonego z uwzględnieniem reguł fachowej wiedzy oraz sumienności. Do takich zachowań należy z całą pewnością zaliczyć sprawdzenie zabezpieczeń naczepy podczas przewożenia ładunku.

Zleceniodawca przewozu miał obowiązek określenia początkowego i końcowego miejsca przewozu, zaś samo zaplanowanie dokładnej trasy przewozu wraz z miejscami postoju należało do obowiązków przewoźnika (pozwanego), który z chwilą przyjęcia towaru do przewozu przyjął na siebie obowiązek pieczy nad przesyłką. Nie budzi wątpliwości, że obowiązki w zakresie planowania dokładnej trasy przejazdu oraz miejsc postojów spoczywają na przewoźniku, który tym obowiązkom nie sprostał. Zarzut, iż przewoźnikowi bezpodstawnie przypisano rażące niedbalstwo, nie jest oczywiście uzasadniony,

W świetle powyższych rozważań nie ma w niniejszej sprawie również istotnego zagadnienia związanego z tym, czy jest skuteczne odrzucenie reklamacji na podstawie art. 32 ust. 2 Konwencji CMR bez zwracania kopii dokumentów, gdyż kwesta ta nie ma żadnego wpływu na przedawnienie roszczenia. Ponieważ rażące niedbalstwo przewoźnika nie zostało skutecznie podważone we wniosku o przyjęcie skargi do rozpoznania, a poza sporem pozostawał fakt, że próba dostawy towaru nastąpiła 25 stycznia 2019 r., a także, że pozew został wniesiony 25 stycznia 2022 r., zatem zgodnie z art. 32 ust. 1 konwencji CMR nie upłynął trzyletni termin przedawnienia .

Oczywistej zasadności skargi kasacyjnej skarżący upatruje w błędach logicznych występujących w uzasadnieniu zaskarżonego orzeczenia i odzwierciedlających wadliwość analizy stanu faktycznego i prawnego sprawy, której dokonał Sąd drugiej instancji. Tymczasem skarżący obowiązany jest w uzasadnieniu wniosku o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania przytoczyć odpowiednie argumenty wyjaśniające, z jakiego powodu należy uznać, że konkretny przepis prawa został w oczywisty sposób naruszony (zob. np. postanowienia SN: z 24 września 2013 r., III SK 4/13; z 29 maja 2018 r., I CSK 42/18; z 24 września 2020 r., I CSK 131/20). Skarżący nie wykazał istnienia przesłanki oczywistej zasadności skargi kasacyjnej.

Biorąc powyższe pod uwagę Sąd Najwyższy na podstawie art. 398⁹ k.p.c. odmówił przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania.

Na podstawie art. 98 k.p.c. powodowi przysługuje od skarżącego zwrot kosztów sporządzenia odpowiedzi na skargę kasacyjną w wysokości stawki minimalnej określonej w stosowanym odpowiednio § 10 ust. 4 pkt 2 rozporządzenia Min. Sprawiedl. w sprawie opłat za czynności adwokackie.

Dariusz Pawłyszcz

(G.G.)

[a.ł]