

Sygn. akt I CSK 758/18

POSTANOWIENIE

Dnia 16 maja 2019 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Władysław Pawlak

w sprawie z powództwa [...] P. spółki z o.o. w L.
przeciwko T. spółce z o.o. w L.
o zapłatę,
na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej w dniu 16 maja 2019 r.,
na skutek skargi kasacyjnej pozwanego
od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]
z dnia 17 maja 2018 r., sygn. akt I AGa [...],

odmawia przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania.

UZASADNIENIE

W związku ze skargą kasacyjną strony pozwanej T. sp. z o.o. w L. od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...] z dnia 17 maja 2018 r., sygn. akt I ACa [...] Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Zgodnie z art. 398⁹§ 1 k.p.c. Sąd Najwyższy przyjmuje skargę kasacyjną do rozpoznania, jeżeli w sprawie występuje istotne zagadnienie prawne, istnieje potrzeba wykładni przepisów prawnych budzących poważne wątpliwości lub wywołujących rozbieżności w orzecnictwie sądów, zachodzi nieważność postępowania lub skarga kasacyjna jest oczywiście uzasadniona. Tylko na tych przesłankach Sąd Najwyższy może oprzeć rozstrzygnięcie o przyjęciu lub odmowie przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania.

Dopuszczenie i rozpoznanie skargi kasacyjnej ustrojowo i procesowo jest uzasadnione jedynie w tych sprawach, w których mogą być zrealizowane jej funkcje publicznoprawne. Zatem nie w każdej sprawie, skarga kasacyjna może być przyjęta do rozpoznania. Sąd Najwyższy nie jest trzecią instancją sądową i nie rozpoznaje sprawy, a jedynie skargę, będącą szczególnym środkiem zaskarżenia. W judykaturze Sądu Najwyższego, odwołującej się do orzecnictwa Europejskiego Trybunału Praw Człowieka w Strasburgu, jeszcze w okresie obowiązywania kasacji zostało utrwalone stanowisko, że ograniczenie dostępności i dopuszczalności kasacji nie jest sprzeczne z Konstytucją RP, ani z wiążącymi Polskę postanowieniami konwencji międzynarodowych (por. uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 stycznia 2001 r., III CZP 49/00, OSNC 2001, nr 4, poz. 53).

Podstawowym celem postępowania kasacyjnego jest ochrona interesu publicznego przez zapewnienie jednolitości wykładni oraz wkład Sądu Najwyższego w rozwój prawa i jurysprudencji (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 2000 r., II CZ 178/99, OSNC 2000, nr 7-8, poz. 147).

Strona pozwana zarzuciła naruszenie prawa materialnego, tj. art. 17 ust. 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów

(CMR) przez jego niewłaściwe zastosowanie i w konsekwencji bezzasadne przyjęcie, że włamanie się osób trzecich do wnętrza naczepy pojazdu, a następnie zniszczenie przez te osoby zgromadzonych tam towarów, stanowi okoliczność, której strona powodowa jako przewoźnik nie mógł uniknąć i której następstwom nie mógł zapobiec, w sytuacji gdy z ustaleń Sądu wynika, że stosowane przez powodową spółkę zabezpieczenia miały charakter standardowy, a więc cechowała go jedynie przeciętna dbałość o powierzoną mu przesyłkę, co przełożyło się na uznanie, iż merytoryczny zarzut pozwanego w postaci potrącenia jest co do zasady nieusprawiedliwiony, a tym samym doszło do utrwalenia stanu nierozpoznania istoty sprawy.

Wniosek o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania skarżąca oparła na przesłance uregulowanej w art. 398⁹ § 1 pkt 4 k.p.c. Przesłanka ta nie została spełniona.

Przewidziana w art. 398⁹ § 1 pkt 4 k.p.c. oczywista zasadność skargi kasacyjnej zachodzi wówczas, gdy z jej treści, bez potrzeby głębszej analizy oraz szczegółowych rozważań, wynika, że przytoczone podstawy kasacyjne uzasadniają uwzględnienie skargi. W wypadku, gdy strona skarżąca twierdzi, że jej skarga kasacyjna jest oczywiście uzasadniona, powinna przedstawić argumentację prawną, wyjaśniającą w czym ta oczywistość się wyraża oraz uzasadnić to twierdzenie. Powinna w związku z tym wykazać kwalifikowaną postać naruszenia prawa materialnego i procesowego, polegającą na jego oczywistości *prima facie*, przy wykorzystaniu podstawowej wiedzy prawniczej (por. m.in. postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 10 stycznia 2003 r., V CZ 187/02, OSNC 2004, nr 3, poz. 49, z dnia 14 lipca 2005 r., III CZ 61/05, OSNC 2006, nr 4, poz. 75, z dnia 26 kwietnia 2006 r., II CZ 28/06, nie publ., z dnia 29 kwietnia 2015 r., II CSK 589/14, nie publ.). Przesłanką przyjęcia skargi kasacyjnej nie jest oczywiste naruszenie konkretnego przepisu prawa materialnego lub procesowego, lecz sytuacja, w której naruszenie to spowodowało wydanie oczywiście nieprawidłowego orzeczenia (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 8 października 2015 r., IV CSK 189/15 nie publ. i przywołane tam orzecznictwo).

Oczywistą zasadność skargi kasacyjnej skarżąca wywodzi z naruszenia prawa materialnego, bowiem Sąd drugiej instancji wyprowadził z ustalonego i niekwestionowanego stanu faktycznego niewłaściwe wnioski i rodzi to niebezpieczny precedens w zakresie ukształtowania sytuacji prawnej uczestników przewozów międzynarodowych. Zgodnie z art. 17 ust. 1 powołanej Konwencji CMR, odpowiedzialność przewoźnika jest oparta na zasadzie ryzyka, zaś wyłączenie tej odpowiedzialności reguluje art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, przy czym okoliczności wskazane w tym przepis nie mogą być interpretowane szeroko. W ocenie skarżącej stanowisko wyrażone w zaskarżonym wyroku stanowi swoiste przeniesienie akcentu surowej odpowiedzialności na zasadzie ryzyka w kierunku odpowiedzialności opartej na zawinieniu pracownika.

Według niekwestionowanej przez skarżącą podstawy faktycznej rozstrzygnięcia strona powodowa [...] P. sp. z o.o. w L. wykonał na podstawie zleceń strony pozwanej (która otrzymała zlecenie przewozu od V. sp. z o.o.) przewóz towaru z miejscowości N. w Niemczech do Z. w Belgii. Towar znajdował się w opakowaniach zbiorczych w kartonach, które były ustawione na paletach i w ten sposób został on w dniu 1 marca 2017 r. przez pracowników magazynu załadowany na naczepę (chłodnię) samochodu strony powodowej. Po załadunku naczepy kierowca obejrzał załadowany towar, który sięgał pod jej sufit i zamknął chłodnię na klucz. Następnie po zabraniu przez niego dokumentów rozpoczął się przewóz towaru do miejsca przeznaczenia. W chłodni w czasie przejazdu utrzymywała się temperatura +2/+3 stopnie C. Po 4 godzinach jazdy kierowca zjechał na parking w celu zrobienia 45 minutowej przerwy. Postój odbywał się na terenie Niemiec na parkingu przy autostradzie. Podczas postoju kierowca nie opuszczał pojazdu. Nocny postój odbywał się na pierwszym na trasie parkingu za Brukselą. Był to parking przy stacji paliw, oświetlony i dostosowany do postoju pojazdów ciężarowych. Kierowca wyszedł z samochodu, obszedł go dookoła, sprawdził temperaturę i niczego podejrzanego nie zauważył, w szczególności drzwi załadunkowe były zamknięte. Około 23 kierowca zasnął. Rano o godz. 6.30 obszedł pojazd nie zauważając niczego podejrzanego, drzwi były w dalszym ciągu zamknięte, a zamek nieuszkodzony. Na miejsce przeznaczenia przyjechał o godz. 8-8.30 i oczekiwał 3 godziny na rozładunek. Gdy podjechał do rampy,

otworzył kluczem drzwi, zamek nie nosił cech uszkodzenia, a następnie zajął miejsce w szoferce oczekując na rozładunek. Po wyciągnięciu 3 - 6 palet okazało się, że w chłodni przebywało 7 emigrantów. Po przyjeździe policji zostali oni odtransportowani, zaś rozładowany towar ponownie załadowano, gdyż odmówiono jego przyjęcia. Towar został zniszczony, ugnieciony, gdyż emigranci zrobili sobie z niego legowisko. Na paletach znajdowały się butelki z moczem. Towar został zutylizowany.

Strona powodowa dochodzi zapłaty za przewóz, zaś strona pozwana podniosła zarzut potrącenia obciążając stronę powodową szkodą w postaci zniszczonego towaru. Sądy obu instancji nie uwzględniły tego zarzutu i zasądziły roszczenie powoda. Wskazały, że w sprawie ma zastosowanie art. 17 ust. 2 Konwencji CMR. Uszkodzenie towaru powstało wskutek wtargnięcia do naczepy osób trzecich (emigrantów), pomimo zachowania przez kierowcę wszelkich reguł ostrożności i aktów staranności. Sądy zwróciły też uwagę, iż załadunek naczepy miał miejsce w Niemczech przez pracowników magazynów, gdzie kierowca nie miał wstępu. Nie udało się jednak ustalić, czy emigranci już w trakcie załadunku znajdowali się w pojeździe w przedniej części chłodni, czy wtargnięcie ich nastąpiło podczas postoju, czy w trakcie wykonywania transportu.

Lektura uzasadnienia zaskarżonego wyroku nie daje podstaw do przyjęcia, iż wyrok ten zapadł z rażącym naruszeniem prawa, w szczególności wskazanego w zarzucie skargi kasacyjnej przepisu. Stosownie do art. 17 ust. 2 Konwencji CMR przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności za całkowite lub częściowe uszkodzenie towaru, jeżeli zostało to spowodowane m.in. okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

Z okoliczności faktycznych sprawy nie można wyprowadzić wniosku, by kierowca pojazdu należącego do strony powodowej pozostawał w zмовie z emigrantami, bądź także z osobami, które dokonywały załadunku, bowiem wówczas, kierowca nie doprowadziłby do sytuacji, w której dopiero w czasie rozładunku okazało się, że w transporcie znajdują się emigranci, którzy w dodatku zniszczyli przewożony towar. W odniesieniu do środków zabezpieczenia, to trudno było wymagać od strony powodowej podjęcia jakiś nietypowych w tej materii

działań. Wszak zarówno załadunek, jak i przewóz miał miejsce na terenie krajów UE (Niemcy, Belgia), z reguły, docelowych jak chodzi o pobyt emigrantów. Oba kraje, ze względu na standard życia i stosunek do emigrantów, są preferowanym miejscem przeznaczenia. Wszystko wskazuje na to, że do transportu emigranci dostali się jeszcze przed zamknięciem drzwi naczepy, skoro nie było śladów uszkodzeń zamka w drzwiach naczepy. Z kolei gdyby emigranci otworzyli i zamknęli drzwi w sposób je nieuszkodzający, to przecież w takim sam sposób wydostaliby się z naczepy, jeszcze przed rozładunkiem. Za zabezpieczenie miejsca załadunku przed niekontrolowanym dostępem osób trzecich odpowiedzialność ponosi podmiot, który dokonywał załadunku, a nie kierowca strony powodowej.

Oczywiście, w ramach charakteru odpowiedzialności przewoźnika, wyznaczonej art. 17 ust. 1 i 2 Konwencji CMR można byłoby wymagać od przewoźnika zastosowania szczególnych zabezpieczeń w czasie załadunku towaru (np. zamontowanie monitoringu wnętrza naczepy, względnie zapewnienie sobie bieżącej obserwacji załadunku), ale odnosiłoby się to do sytuacji, w której już wcześniej miałyby miejsce przypadki wtargnięcia emigrantów w czasie załadunku towarów transportowych na obszarze krajów UE o wysokiej stopie życiowej, a do takich niewątpliwie należą Belgia i Niemcy, z wyłączeniem, rzecz jasna transportu do Wlk. Brytanii. Z wiążących w postępowaniu kasacyjnym ustaleń faktycznych (art. 398¹³ § 2 k.p.c.) nie wynika, by wcześniej takie przypadki występowały, zwłaszcza, że emigranci jak w tej sprawie ukryli się na paletach sięgających po sufit naczepy.

Z tych względów Sąd Najwyższy odmówił przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania na podstawie art. 398⁹ § 2 k.p.c.