



Sygn. akt II CSK 773/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 8 października 2020 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Krzysztof Strzelczyk (przewodniczący)

SSN Anna Owczarek (sprawozdawca)

SSN Marta Romańska

w sprawie z powództwa S. Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W.
przeciwko A. Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w Z.
o zapłatę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym
w Izbie Cywilnej w dniu 8 października 2020 r.,
skargi kasacyjnej strony pozwanej
od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...)
z dnia 13 lipca 2018 r., sygn. akt (...),

**uchyła zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę do ponownego
rozpoznania Sądowi Apelacyjnemu w (...), pozostawiając temu
Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Powódka S. spółka z o.o. z siedzibą w W. wniosła o zasądzenie od pozwanej A. spółki z o.o. z siedzibą w Z. kwoty 123 646, 53 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 20 września 2013 r. tytułem odszkodowania za utratę części towaru w czasie

przewozu, wskazując jako podstawę roszczenia art. 29 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Przed zamknięciem rozprawy przed Sądem pierwszej instancji powódka zmieniła żądanie pozwu w części dotyczącej waluty oznaczając dochodzoną kwotę jako 29 731,30 euro z ustawowymi odsetkami od 20 września 2013 r.

Wyrokiem z dnia 6 lipca 2017 r. Sąd Okręgowy w P., rozpoznając sprawę w następstwie wniesienia przez pozwaną sprzeciwu od nakazu zapłaty z dnia 5 marca 2014 r. wydanego przez Sąd Rejonowy w L. w elektronicznym postępowaniu upominawczym, zasądził na rzecz powódki kwotę 26 058,11 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 20 września 2013 r. i oddalił powództwo w pozostałym zakresie. Sąd Apelacyjny w (...) reformatoryjnym wyrokiem z dnia 13 lipca 2018 r. zasądził na rzecz powódki dalszą kwotę 23 241, 12 euro, stanowiącą różnicę między kwotą objętą zmodyfikowanym żądaniem i zasądzoną przez Sąd pierwszej instancji.

Podstawa faktyczna rozstrzygnięć Sądów obu instancji była zgodna. Ustalono, że powódka udzieliła pozwanej zlecenia przewozu przesyłki oznaczonej jako „N.” na trasie M. (Belgia) - M. (Polska), w którym wpisano jako termin załadunku „5.12.2018 przed 18:00!!”, a rozładunku „7.12.2012 6.00!!”. Wynagrodzenie ustalono na 900 euro według średniego kursu NBP z dnia załadunku. W treści zlecenia wskazano, że auto może zatrzymywać się tylko na parkingach wskazanych przez S. M., wymagana jest linka celna i plandeka bez żadnych uszkodzeń (rozcięcia itp.). Postanowiono, że wszelkie koszty związane z niedotrzymaniem warunków zlecenia ponosi zleceniobiorca; w przypadku obciążenia zleceniodawcy karą umowną przez klienta, przewoźnik zobowiązany jest zapłacić ją w wysokości żądanej przez klienta, a przypadku poniesienia szkody przekraczającej kwotę kary umownej, odszkodowanie w pełnej wysokości; w przypadku nie podstawienia w terminie wymaganego pojazdu lub uchybienia innemu terminowi lub zobowiązaniu wynikającemu ze zlecenia, zleceniodawca niezależnie od innych roszczeń ma prawo obciążyć przewoźnika karą umowną w wysokości równowartości 150 euro, a w razie poniesienia wyższej szkody, kwotą pełnego odszkodowania; do czasu ustalenia wysokości szkody zleceniodawca ma prawo wstrzymać wypłatę wynagrodzenia za usługi. Wskazano ponadto, że o wszelkich problemach związanych z realizacją zlecenia należy, natychmiast po ich

zaistnieniu, zawiadamiać zleceniodawcę. Na drugiej stronie dokumentu zamieszczono adnotację o zakazie zatrzymywania się na trasie 0-200 km i zestawienie kilkudziesięciu miejsc postojowych, w tym na terenie Polski oznaczonych jako A. SA W. (62 km) i G. SA T.-B. (granica) oraz O. (221 km). Kierowca pozwanej stawiał się w wyznaczonym miejscu dnia 5 grudnia 2012 r. o godzinie 17:55. Załadunek kartonów znacznie się wydłużył i zakończył 6 grudnia 2012 r. po północy. Kierowca nie znał ich zawartości ani wartości przesyłki, otrzymał z listem CMR informację, że parkowanie jest możliwe wyłącznie w wyznaczonych miejscach oraz ich listę. Plandeka została zabezpieczona plombą. Kierowca, podczas pierwszego postoju na terytorium Niemiec, poinformował pracownicę pozwanej o opóźnionym załadunku oraz przesunięciu rozładunku na godzinę 13:00. Pracownik powoda, któremu przekazano tę wiadomość, stwierdził że istotne jest dostarczenie towaru możliwie wcześniej. Powiadomiony o tym kierowca, celem skrócenia czasu transportu, po uzgodnieniu z pracownikiem pozwanej, zmienił trasę przejazdu z drogi nr (...), przy której położony był parking P. SA W., na autostradę A2. Zaplanowany na nocny odpoczynek postój na stacji paliw L. położonej przy autostradzie nie doszedł do skutku w braku miejsc. Kierowca zatrzymał się na postój w dniu 7 grudnia około godziny 0.55 na dobrze oświetlonym parkingu M., na którym parkowało już wiele pojazdów ciężarowych. Spał w kabinie, po obudzeniu się ok. godziny 8:00 zauważył zerwaną plombę i uchylone drzwi naczepy. Fakt ten niezwłocznie zgłosił pozwanej i policji. Po sprawdzeniu ładunku stwierdzono brak około stu kartonów o wadze 660,13 kg. W dniu 3 czerwca 2013 r. powódka wystawiła pozwanej notę księgową na kwotę 123 646,53 zł tytułem odszkodowania za utraconą przesyłkę. W dniu 29 kwietnia 2014 r. S. NV z siedzibą w M. (Belgia) obciążył powódkę z tego samego tytułu kwotą 29 731,30 euro.

Sądy obu instancji przyjęły, że podstawą roszczenia są przepisy Konwencji o umowach międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), przewidujące odpowiedzialność przewoźnika za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem (art. 17 ust. 1). Sposób obliczania odszkodowania określa art. 23 jako wartość towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu ustalonej zgodnie z kryteriami określonymi w ust. 2, z uwzględnieniem górnej granicy wskazanej w ust. 3.

Konwencja dopuszcza dochodzenie wyższego odszkodowania jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru lub specjalnego interesu w jego dostawie (art. 24 i art. 26 w zw. z art. 23 ust. 6) albo wykazania przesłanek złego zamiaru lub niedbalstwa przewoźnika (art. 29). Wobec rozpoznawania sprawy w Polsce przesłanki te należy oceniać uwzględniając treść art. 86 prawa przewozowego i art. 788 § 1 i 3 k.c., które zrównują rażące niedbalstwo przewoźnika z winą umyślną. Sąd pierwszej instancji stwierdził, że wobec opóźnienia załadunku, pilności przewozu oraz presji przedstawiciela powoda uzasadnione było dokonanie przewozu autostradą A2 zamiast drogą krajową (...), przy której znajdował się wskazany parking. Przyjął, że zachowanie przewoźnika nie miało cech rażącego niedbalstwa, a kierowca zachował należytą staranność przy wyborze miejsca postoju, gdyż wprawdzie było ono niestrzeżone, podobnie jak parking w Wilkowie, ale oświetlone i przeznaczone do parkowania ciężarówek. Strona powodowa nie wykazała aby możliwe było zachowanie terminu dostawy, przy przestrzeganiu norm czasu pracy kierowców i postoju wyłącznie na wskazanych parkingach. Sąd uznał, że brak podstaw zasądzenia wyższego odszkodowania wobec nie wskazania przez nadawcę, za wymaganą dodatkową opłatą, wyższej wartości towaru lub kwoty specjalnego interesu oraz braku wiedzy kierowcy o rodzaju przesyłki i jej wartości. Oceniał, że użycie w zleceniu określenia „N.” było niewystarczające dla zastosowania szczególnych środków ostrożności. Z tych przyczyn uwzględnił powództwo ustalając odszkodowanie według zasad przewidzianych w art. 23 ust. 1-3 Konwencji (660,13 kg x 8,33 jednostki rozrachunkowej SDR x 4,7388 zł). Stwierdził, że zgodnie z powyższymi przepisami nie ma możliwości ustalenia wartości jednostki rozrachunkowej SDR w odniesieniu do innej waluty jak złoty polski.

Sąd Apelacyjny dokonał odmiennej oceny prawnej. Stwierdził, odwołując się do art. 471 i art. 6 k.c., pozwana powinna wykazać uzgodnienie zmiany sposobu realizowania przewozu. Skoro nie wykonała postanowienia zlecenia transportu twierdząc, że zastosowanie się do niego spowodowałoby dalsze opóźnienie w dostawie towaru, to spoczywał na niej obowiązek udowodnienia, iż nienależyte wykonanie umowy nastąpiło z przyczyn od niej niezależnych. Wprawdzie szybkie dostarczenie przesyłki było istotne dla powódki, ale z materiału dowodowego nie

wynika, aby odstąpiła ona od zaleceń dotyczących miejsc parkingowych, a treść korespondencji elektronicznej pracowników stron nie jest w tym zakresie jasna i wystarczająca. Sąd uznał, że kierowca działający z należytą starannością powinien poinformować powódkę o niemożności skorzystania z parkingów wyznaczonych na liście i uzgodnić z nią inne, a gdyby było to nie możliwe - sam dokonać ich wyboru szczególnie starannie i ostrożnie. Fakt, że nie znał wartości przesyłki jest pozbawiony znaczenia, gdyż powinien dbać o każdą z taką samą starannością. Pozwana nie udowodniła, że postój w kolejnym wskazanym miejscu postoju, tj. stacji paliw O., położonej przy drodze krajowej (...) w odległości 260 km od miejsca rozładunku, był niemożliwy i mógł spowodować wydłużenie czasu przejazdu. Nie wykazała ponadto czy parking, na którym doszło do kradzieży, był monitorowany, sprawdzony, miał renomę bezpiecznego ani czy kierowca podjął próbę znalezienia parkingu strzeżonego. Konsekwentnie Sąd drugiej instancji przyjmując, że kierowca pozwanej zlekceważył postanowienia umowy odnoszące się do wskazania miejsca postoju, przypisał mu rażące niedbalstwo w rozumieniu art. 86 prawa przewozowego oraz art. 788 § 1 k.c. i w oparciu o art. 29 ust. 1 Konwencji uwzględnił powództwo o dalszą część odszkodowania.

Pozwana wniosła skargę kasacyjną od reformatoryjnego wyroku Sądu Apelacyjnego w całości. Wnosząc o jego uchylenie i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania powołała podstawę kasacyjną naruszenia prawa materialnego. W jej ramach wskazała na uchybienie art. 29 ust. 1 Konwencji poprzez niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że do roszczeń powoda powstałych w wyniku szkody w przewozie nie ma zastosowania art. 23 Konwencji ograniczający wysokość odszkodowania.

Sąd Najwyższy wskazał:

Istotą kasacyjnej podstawy naruszenia prawa materialnego jest zarzut nieprawidłowej subsumcji, wynikającej z wadliwego zakwalifikowania działania kierowcy przewoźnika - polegającego na wyborze na miejsce nocnego postoju niestrzeżonego parkingu M. przy autostradzie A2, zamiast wskazanego przez nadawcę parkingu usytuowanego przy stacji paliw O. przy drodze (...) - jako rażącego niedbalstwa w rozumieniu art. 29 Konwencji, a w następstwie zasądzenie odszkodowania za nie dostarczoną część przesyłki w pełnej wysokości, bez

uwzględnienia ograniczeń przewidzianych w art. 23 Konwencji. Ocena jej zasadności wymaga analizy zagadnienia odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika w transporcie międzynarodowym, ograniczonej do kwestii mających znaczenie dla rozstrzygnięcia.

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r., Nr 49, poz. 238 ze zm.) zawiera normy szczególne, wyłączające stosowanie do uregulowanych w niej kwestii prawa wewnętrznego oraz umów międzynarodowych. Zakres jej obowiązywania dotyczy wszystkich sporów, które wynikają z przewozów podlegających Konwencji, a regulacja ma charakter bezwzględny. Przyjmuje się, że przepisy Konwencji CMR podlegają wykładni autonomicznej, która ma zagwarantować realizację celu, polegającego na ujednoliconym rozumieniu przyjętych rozwiązań normatywnych w obrocie międzynarodowym. Konwencja wprowadza wyjątek od cywilno-prawnej zasady całkowitego zaspokojenia szkody zastrzegając, że odszkodowanie nie może przekroczyć rynkowej wartości towaru i wprowadzając kwotowy limit jej wysokości (art. 23). Odstępstwa od niego z oznaczonych przyczyn, skutkujących powstaniem odpowiedzialności przewoźnika w pełnym zakresie, przewiduje art. 29. Jak wyjaśniono w orzecznictwie, jakkolwiek unormowania Konwencji dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika są w zasadzie wyczerpujące to, w wypadku nienależytego wykonania przez strony innych obowiązków kontraktowych oraz kwalifikowanego zawinienia przewoźnika, mają subsydiarne zastosowanie przepisy krajowego porządku prawnego (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 3 września 2003 r., II CKN 415/01, OSNC 2004, nr 10, poz. 163 oraz nie publikowane z dnia 7 marca 2017 r., II CSK 242/16, z dnia 26 listopada 2019 r., IV CSK 415/18).

W okolicznościach sprawy podstawowe znaczenie dla ustalenia przesłanek i podstawy odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika powinna mieć ocena prawna polecenia korzystania przez przewoźnika wyłącznie z parkingów wskazanych przez S. M. NV, tj. osobę trzecią. Nadawcą, czyli podmiotem, który zlecił przewoźnikowi przewóz towaru i zaciągnął wzajemne zobowiązanie zapłaty wynagrodzenia, była S. spółka z o.o. z siedzibą w W.. Sąd drugiej instancji pominął kwestię skuteczności umocowania S. M. NV do wiążącego oznaczenia miejsc

postoj. Przede wszystkim jednak zaniechał rozważenia, czy wskazane polecenie stanowiło jedynie instrukcję dla przewoźnika czy postanowienie umowy przewozu o charakterze *accidentalia negotii*, a w tym drugim wypadku czy korzystanie z innych parkingów położonych przy trasie, której wybór uzasadniała konieczność skrócenia czasu przejazdu, było samo w sobie naruszeniem umowy skutkującym odpowiedzialnością przewoźnika i w jakim zakresie. Nie budzi wątpliwości, że polecenie zatrzymywania się na wskazanych miejscach postoju, niezależnie od kwalifikacji prawnej, wykracza poza zakres regulacji konwencyjnej, określającej obowiązki przewoźnika w umowie międzynarodowego przewozu drogowego, stąd ocena czy stanowiło źródło zobowiązania, a jego naruszenie skutkowało odpowiedzialnością kontraktową powinna być dokonywana na podstawie przepisów prawa krajowego.

Innym zagadnieniem jest ocena działań i zaniechań kierowcy przewoźnika dotyczących wyboru konkretnego parkingu, na którym doszło do kradzieży. Jak wskazano wyżej konwencyjna regulacja odpowiedzialności odszkodowawczej ma charakter samodzielny. Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem (art. 17 ust. 1), także wtedy, gdy jest ono wynikiem czynności i zaniechań osób, którymi posługuje się przy wykonywaniu przewozu (art. 3). Orzecznictwo skłania się obecnie do poglądu, że przewidziana w tym przepisie odpowiedzialność przewoźnika nie jest oparta na zasadzie ryzyka, tylko winy domniemanej za nie osiągnięcie rezultatu. Konwencja wymienia wprost, jako przesłanki egzoneracyjne, winę osoby uprawnionej, jej zlecenie nie wynikające z winy przewoźnika, wadę własną towaru lub okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec (art. 17 ust. 2). Ciężar dowodu ich wystąpienia spoczywa na przewoźniku (art. 18 ust. 1), jednak ustalenie, że ze względu na okoliczności faktyczne zaginięcie lub uszkodzenie towaru mogło wynikać z tych przyczyn skutkuje domniemaniem uznania ich za źródło powstania szkody, które może obalić osoba uprawniona przeprowadzając dowód, iż szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z tych przyczyn (art. 18 ust. 2). Niezależnie od tego przewoźnik jest wprost zwolniony od odpowiedzialności za szkodę polegającą na zaginięciu lub uszkodzeniu towaru,

związaną z tzw. szczególnym niebezpieczeństwem wynikającym z przyczyn oznaczonych w art. 17 ust. 4 pkt a-f. Zgodnie z art. 29 ust. 1 i 2 niedopuszczalne jest korzystanie przez przewoźnika z postanowień Konwencji wyłączających lub ograniczających jego odpowiedzialność albo przenoszących na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru lub niedbalstwa przewoźnika, jego pracowników lub jakichkolwiek innych osób, do których usług odwołał się dla wykonania przewozu, jeżeli działały one w wykonaniu swych funkcji. Podkreślenia wymaga, że ciężar dowodu wykazania przesłanek przewidzianych w tym przepisie nie spoczywa na przewoźniku, tylko na dochodzącym roszczenia odszkodowawczego. Art. 29 ust. 1 Konwencji zawiera dyrektywę interpretacyjną dotyczącą pojęcia „niedbalstwa” wskazując, że powinno być ono rozumiane tak jak „zły zamiar” według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej. Wobec braku takiego pojęcia w przepisach polskiego systemu prawnym przyjmuje się, że jest ono tożsame z pojęciem „rażącego niedbalstwa” użytym w art. 86 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe oraz dotyczącym umowy przewozu art. 788 § 1 i § 3 k.c., zawierających podobną treść normatywną (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 września 2004 r., II CK 24/04). Następstwem odwołania się do kwantyfikatora („rażące”) jest uznanie, że chodzi o rodzaj winy kwalifikowanej skutkującej zaostrzoną odpowiedzialnością sprawcy. Wykładni pojęcia „rażące niedbalstwo” dokonał Sąd Najwyższy rozpoznając roszczenia z umów przewozu lub umów ubezpieczenia majątkowego związanych z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy przewozu (art. 827 § 1 k.c.). Orzecznictwo przyjęło, że za rażące niedbalstwo należy uznać taką postać braku staranności w przewidywaniu skutków działania, która narusza elementarne zasady postępowania i powinności ciążące na danym podmiocie, granicząc z umyślnością (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 1998 r., III CKN 23/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 85 oraz nie publikowane z dnia 10 marca 2004 r., IV CK 151/03, z dnia 22 kwietnia 2004 r., II CK 142/03, z dnia 11 maja 2005 r., III CSK 522/04, z dnia 22 września 2005 r., IV CK 100/05, z dnia 26 stycznia 2006 r., V CSK 90/05, z dnia 7 marca 2008 r., III CSK 270/07, z dnia 16 stycznia 2013 r., II CSK 202/12). Panuje zgoda co do tego, że o ile zasadą jest ocena staranności w oparciu o kryterium wskazane w art. 355 § 1 k.c., tj. ogólne

wymagania przyjęte w stosunkach danego rodzaju, o tyle przewoźników będących profesjonalnymi podmiotami gospodarczymi dotyczy zaostrożony wzorzec należytej staranności wskazany w § 2 tego przepisu. Przedmiotem ustaleń i oceny powinny być obiektywny stan zagrożenia, możliwość przewidywania skutków działania bądź zaniechania, okoliczności, w których doszło do zaniechania zachowań mogących zapobiec powstaniu szkody. Podzielić należy pogląd, że przekroczenie musi dotyczyć podstawowych, elementarnych zasad staranności i być oceniane w indywidualnej sytuacji, przy czym o rażącym niedbalstwie nie przesądza brak dołożenia najwyższej staranności. Nie zachodzi rażące niedbalstwo, gdy brak dostatecznych podstaw do przyjęcia, że dopełnienie zaniechanych czynności gwarantowałoby zapobieżenie szkody (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 11 maja 2005 r., III CK 522/04 i z dnia 16 stycznia 2013 r. II CSK 202/12). Rażące niedbalstwo przyjęto m.in. w stanach faktycznych obejmujących pozostawienie nie dozorowanego pojazdu z ładunkiem przez całą noc na niestrzeżonym parkingu; sen kierowcy w pojeździe zaparkowanym na nieoświetlonym poboczu autostrady; zaniechanie sprawdzenia tożsamości osób, które zgłosiły się po odbiór towaru, nie uczestniczenie przy dokonywaniu odprawy celnej, zastosowanie się do zleceń rzekomego odbiorcy, bez żądania okazania pierwszego egzemplarza listu przewozowego z wpisanymi nowymi instrukcjami; wcześniejszą kilkukrotną utratę przesyłek na skutek wydania ich osobom podającym się za uprawnione do odbioru, co nakładało obowiązek zwiększenia aktów staranności przy wydawaniu kolejnej; nie zapewnienie przesyłce temperatury wskazanej wprost w liście przewozowym; niedostosowanie się do wyraźnego nakazu korzystania wyłącznie z parkingów strzeżonych, wynikającego z wartościowego charakteru towaru ujawnionego w treści listu przewozowego, zatem wskazujących na szczególnie drastyczne zaniedbania przewoźnika bądź osób, którymi posługiwał się wykonując zobowiązanie.

Jak wynika z powyższych rozważań trafna jest podstawa kasacyjna wskazująca na naruszenie prawa materialnego. Sąd drugiej instancji nie rozróżnił bowiem należycie zasad i podstaw odpowiedzialności odszkodowawczej za częściowe zaginięcie towaru w międzynarodowym transporcie drogowym na skutek kradzieży, przewidzianej w przepisach Konwencji i odpowiedzialności

odszkodowawczej za niewykonanie umowy (kontraktowej), która powinna być dochodzona na podstawie przepisów prawa krajowego. Stosując przepisy Konwencji nie dostrzegł odmiennego rozkładu ciężaru dowodu w art. 18 i art. 29 oraz dokonał wadliwej wykładni przesłanki zaostrożonej odpowiedzialności przewoźnika przewidzianej w art. 29 ust. 1 i 2. W następstwie tych uchybień podstawa faktyczna i prawna rozstrzygnięcia nie jest kompletna, co uniemożliwia dokonanie przez Sąd Najwyższy oceny prawidłowości zarzutu skargi kasacyjnej w części odnoszącej się zasądzenia odszkodowania w pełnej wysokości na podstawie art. 29 i odmowy zastosowania art. 23, ograniczającego wysokość odszkodowania.

Z tych względów zaskarżone orzeczenie nie może się ostać i Sąd Najwyższy, na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. oraz art. 108 § 2 w związku z art. 398²¹ k.p.c., orzekł jak w sentencji.

jw