



Sygn. akt II CSKP 651/22

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 8 marca 2023 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

Prezes SN Joanna Misztal-Konecka (przewodniczący)
SSN Marcin Krajewski (sprawozdawca)
SSN Marcin Łochowski

w sprawie z powództwa "G." w W.
przeciwko U. spółce akcyjnej w Ł. i M. G.
o zapłatę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym 8 marca 2023 r. w Warszawie
skargi kasacyjnej M. G.
od wyroku Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z 4 grudnia 2019 r., I AGa 68/19,

- 1. odrzuca skargę kasacyjną w zakresie, w jakim odnosi się ona do punktu II. zaskarżonego wyroku,**
- 2. oddala skargę kasacyjną w pozostałej części,**
- 3. zasądza od M. G. na rzecz „G.” w W. kwotę 5400 (pięć tysięcy czterysta) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Powód U. w W. żądał zasądzenia *in solidum* od pozwanych M. G. oraz U. spółki akcyjnej 52 364,92 euro wraz z odsetkami jako odszkodowania z tytułu

uszkodzenia towaru przewożonego przez pozwanego M. G., którego odpowiedzialność cywilną jako przewoźnika ubezpieczał drugi z pozwanych.

Wyrokiem z 23 kwietnia 2019 r. Sąd Okręgowy w Białymstoku oddalił powództwo w całości.

Sąd pierwszej instancji ustalił, że pozwany M. G. jako przewoźnik faktyczny otrzymał od powoda zlecenie przewiezienia elektronicznego sprzętu medycznego z Holandii do Rosji. W trakcie wykonywania przewozu, 21 listopada 2016 r. samochód ciężarowy prowadzony przez kierowcę pozwanego przewoźnika uległ wypadkowi na autostradzie w Niemczech. W trakcie tego zdarzenia doszło do pęknięcia opony samochodu, w następstwie czego przewrócił się on na bok, zaś cały przewożony w nim ładunek zsunął się w naczepie na jedną stronę, powodując uszkodzenie partii towaru, który był przedmiotem przewozu. Przewożony towar nigdy nie dotarł do odbiorcy, a przesyłka została zwrócona nadawcy. Po oszacowaniu wysokości szkody ubezpieczyciel nadawcy wypłacił mu odszkodowanie w wysokości 194 755,20 euro i sam w drodze cesji nabył roszczenie odszkodowawcze, a następnie wezwał do zapłaty odszkodowania spółkę U., która była bezpośrednim zleceniodawcą powoda. W wyniku prowadzonych rozmów U. zobowiązała się wypłacić odszkodowanie w wysokości 52 363,92 euro, co uwzględniało limit odpowiedzialności przewidziany w art. 23 ust 3 konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z 19 maja 1956 r. (dalej: „konwencja CMR”). Do zapłaty tej kwoty U. wezwała powoda, a powód zażądał jej od pozwanego przewoźnika.

Sąd Okręgowy ustalił również, że po wypadku służby niemieckie badały stan techniczny pojazdu i nie zgłosiły w tej mierze żadnych zastrzeżeń. Kierowca pozwanego przewoźnika ani sam pozwany nie zostali ukarani mandatem, ani nie ponieśli żadnej odpowiedzialności karnej z tego tytułu. Przed wyjazdem w trasę kierowca obejrzał całe auto i nie miał zastrzeżeń do jego stanu technicznego. Przyczyną wypadku mogła być wada fabryczna opony, na co wskazywała również opracowana w sprawie opinia biegłego. Po zdarzeniu pozwany przewoźnik uzyskał informację, że producent opon prowadził program ich wymiany z uwagi na wady fabryczne. Według wskazań producenta konieczne było natychmiastowe

zaprzestanie eksploatacji opon należących do partii, w skład której wchodziła opona, która pękła w czasie wypadku.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd pierwszej instancji uznał, że powództwo jest niezasadne, gdyż nie zostały spełnione przesłanki odpowiedzialności przewoźnika przewidziane w art. 17 ust. 2 i 3 Konwencji CMR, która miała zastosowanie w sprawie. Odpowiedzialność na tej podstawie opiera się na zasadzie ryzyka, o czym przesądza istnienie przesłanek egzoneracyjnych. W szczególności na podstawie art. 17 ust. 2 Konwencji CMR przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności m.in., jeżeli uszkodzenie towaru zostało spowodowane okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Badając spełnienie tej przesłanki, należy odwołać się do miary staranności przewoźnika. Wprawdzie zgodnie z art. 17 ust. 3 Konwencji CMR, niezależnie od dbałości o stan pojazdu, odpowiedzialność za awarię skutkującą uszkodzeniem towaru obciąża przewoźnika, to jednak przewoźnik może się od niej uwolnić, jeżeli wykaze, że usterka nastąpiła na skutek wyjątkowych, zewnętrznych i nieuniknionych okoliczności, za które nie odpowiada. W ocenie Sądu Okręgowego taki przypadek wystąpił w niniejszej sprawie, a pozwany przewoźnik skutecznie wykazał, że awaria samochodu była spowodowana przyczyną zewnętrzną w postaci wady fabrycznej opony. Pozwany przed zdarzeniem o wadzie tej nie wiedział i nie mógł podjąć żadnych kroków celem zapobieżenia szkodzie.

W wyniku apelacji powoda Sąd Apelacyjny w Białymstoku wyrokiem z 4 grudnia 2019 r. zmienił zaskarżony wyrok i zasądził na rzecz powoda od pozwanych *in solidum* 49 746,67 euro z odsetkami za opóźnienie, a dodatkowo od pozwanego przewoźnika 2618,25 euro z odsetkami oraz oddalił powództwo w pozostałej części (pkt I), a także oddalił apelację w pozostałym zakresie (pkt II). Niższa kwota odszkodowania zasądzona od pozwanego ubezpieczyciela wynikała już z wniosku zawartego w apelacji powoda i związana była z uwzględnieniem udziału własnego pozwanego przewoźnika w szkodzie, za który to udział nie odpowiadał ubezpieczyciel, natomiast częściowe oddalenie apelacji odnosiło się do daty początkowej obliczania odsetek za opóźnienie.

Sąd Apelacyjny uznał, że art. 17 ust. 3 Konwencji CMR, zgodnie z którym przewoźnik nie może powołać się dla zwolnienia z odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym posługuje się dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął, ustanawia zasadę „wręcz absolutnej” odpowiedzialności przewoźnika i stanowi wyjątek od możliwości wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika w wypadku udowodnienia przez niego jednej z okoliczności wymienionych w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR. Ponieważ opona jest częścią składową pojazdu, odpowiedzialność za szkodę spowodowaną wadliwością opon podlega surowej regulacji zawartej w art. 17 ust. 3 Konwencji CMR.

Zdaniem Sądu drugiej instancji nawet w razie przyjęcia mniej rygorystycznego stanowiska, zgodnie z którym art. 17 ust. 3 CMR nie wyłącza możliwości zwolnienia się z odpowiedzialności w razie wykazania, że wada pojazdu jest spowodowana okolicznościami, za które przewoźnik nie odpowiada, nie uwalniałoby to pozwanego przewoźnika od odpowiedzialności w niniejszej sprawie. Wskazane okoliczności muszą bowiem mieć charakter zewnętrzny, natomiast wada opony była wadą fabryczną i nie stanowiła zdarzenia zewnętrznego w stosunku do pojazdu.

Pozwany przewoźnik wniósł skargę kasacyjną od wyroku Sądu Apelacyjnego, zaskarżając go w całości i formułując zarzuty naruszenia art. 17 ust. 2 i 3 Konwencji CMR, które zasadzały się na stwierdzeniu, że zaistnienie okoliczności przewidzianych w art. 17 ust. 3 Konwencji CMR nie wyklucza powołania się przez przewoźnika na zewnętrzne okoliczności nieuniknione i przemożne, a wystrzał opony spowodowany jej wadą fabryczną może zostać uznany za taką okoliczność.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną powód wniósł o jej oddalenie i zasądzenie od pozwanego kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu kasacyjnym według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

W orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjmuje się, że jedną z przesłanek dopuszczalności środka zaskarżenia jest interes prawny w zaskarżeniu. Dla powstania takiego interesu konieczne jest istnienie stanu pokrzywdzenia

orzeczeniem (*gravamen*), który występuje, gdy zaskarżone orzeczenie narusza interesy skarżącego (zob. m.in. uchwałę składu siedmiu sędziów SN z 15 maja 2014 r., III CZP 88/13, OSNC 2014, nr 11, poz. 108; postanowienie SN z 25 lutego 2015 r., V CSK 450/14; wyrok SN z 2 lipca 2015 r., V CSK 421/14). Tymczasem skarżący zaskarżył wyrok Sądu Apelacyjnego w całości, a więc także w punkcie II, w którym częściowo oddalono apelację powoda. Skarga kasacyjna w tym zakresie jest niedopuszczalna i podlegała odrzuceniu na podstawie art. 398⁶ § 3 k.p.c.

W pozostałym zakresie skarga kasacyjna okazała się bezzasadna.

Zarzuty skargi wymagają dokonania wykładni art. 17 Konwencji CMR, a w szczególności rozstrzygnięcia wzajemnego stosunku ust. 2 i 3 tego przepisu. Zgodnie z art. 17 ust. 1 Konwencji CMR przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. Ustęp 2 tego przepisu stanowi natomiast, że przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem niewynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Natomiast zgodnie z art. 17 ust. 3 Konwencji CMR przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął.

W literaturze oraz orzecznictwie sporne jest, czy odpowiedzialność przewoźnika na podstawie powyższych przepisów opiera się na zasadzie ryzyka, czy też na zasadzie winy. Początkowo dominowało stanowisko, zgodnie z którym jest to zasada ryzyka (zob. wyroki SN: z 27 maja 1985 r., I CR 144/85, OSNC 1986, nr 6, poz. 99; z 17 listopada 1998 r., III CKN 23/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 85, i z 19 lutego 2002 r., IV CKN 732/00), natomiast współcześnie zarówno w doktrynie, jak i w orzecznictwie wydaje się dominować pogląd opowiadający się za zasadą winy (zob. wyrok SN z 26 listopada 2019 r., IV CSK 415/18, w którym mowa jest o „winie domniemanej za nieosiągnięcie rezultatu”). Rozbieżności

w odniesieniu do tej kwestii występują również w orzecznictwie i literaturze innych państw.

Źródłem wskazanych wątpliwości jest nietypowe sformułowanie jednej z przesłanek egzoneracyjnych wymienionych w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, zgodnie z którą przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności, jeżeli szkoda spowodowana została okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Z jednej strony przesłanka ta wyraźnie nawiązuje do przyjmowanej powszechnie w literaturze i orzecznictwie definicji siły wyższej, z drugiej jednak wyraźnie od typowej definicji siły wyższej odbiega, gdyż nie ma w niej mowy o zewnętrżności i nieprzewidywalności zdarzenia uwalniającego od odpowiedzialności. Przede wszystkim jednak niemożliwość uniknięcia i zapobieżenia następstwom, o jakiej mowa w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR nie ma charakteru obiektywnego, a jest nakierowana na konkretnego przewoźnika – nie chodzi o niemożliwość uniknięcia i zapobieżenia szkodzie przez kogokolwiek, a przez konkretny podmiot potencjalnie odpowiedzialny za szkodę.

Praktyczne konsekwencje poglądów uznających omawianą odpowiedzialność za opartą na zasadzie winy albo na zasadzie ryzyka nie są w pełni jasne. W szczególności na podkreślenie zasługuje, że nawet zwolennicy uznania, że w grę wchodzi zasada ryzyka, wiążą odpowiedzialność przewoźnika z niezachowaniem określonego standardu staranności (tak SN w wyroku z 17 listopada 1998 r., III CKN 23/98; w niniejszej sprawie podobne stanowisko zajął Sąd pierwszej instancji), co na pewno nie jest charakterystyczne dla typowej odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. Oznacza to, że bez jasnego przesądzenia sposobu rozumienia danej zasady odpowiedzialności i jej praktycznych skutków, wskazana rozbieżność może zostać uznana za jedynie teoretyczną i nie musi wprost przekładać się na rozstrzygnięcie o zasadności skargi kasacyjnej. Określenie zasady odpowiedzialności nie jest również konieczne z tego powodu, że ostatecznie o zasadności powództwa w niniejszej sprawie decyduje art. 17 ust. 3 Konwencji CMR wskazujący na okoliczności, na które przewoźnik nie może powoływać się w celu zwolnienia od odpowiedzialności, w tym w szczególności na istnienie wad pojazdu. Nie ulega przy tym wątpliwości, że taką wadą pojazdu jest wadliwa, narażona na pęknięcie opona.

Skarżący stoi na stanowisku, zgodnie z którym ustalenie, iż przyczyną szkody była wada pojazdu, nie uniemożliwia przewoźnikowi powoływania się na wymienione w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR okoliczności, które wyłączają jego odpowiedzialność. Sąd Najwyższy nie podziela tego poglądu, gdyż nie wynika on z wykładni językowej i jego przyjęcie zaprzeczałoby jakiegokolwiek roli normatywnej art. 17 ust. 3 Konwencji CMR. Jeżeli szkoda powstała w czasie przewozu, w celu zwolnienia z odpowiedzialności przewoźnik zawsze musi wykazać którąkolwiek z okoliczności określonych w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, niezależnie, czy przyczyną szkody były okoliczności wskazane w ustępie 3 tego przepisu. Taki rodzaj wykładni, prowadzący w istocie do uznania jednostki redakcyjnej aktu normatywnego za pozbawioną jakiegokolwiek znaczenia, jest niedopuszczalny. W konsekwencji za trafny należy uznać pogląd Sądu Apelacyjnego, zgodnie z którym art. 17 ust. 3 Konwencji CMR stanowi *lex specialis* w stosunku do ust. 2 tego artykułu i ustalenie, że szkoda w postaci uszkodzenia towaru powstała wskutek wady pojazdu, sprawia, że przewoźnik nie może uwolnić się od odpowiedzialności, dowodząc, że nie mógł zapobiec istnieniu wady ani jej następstwom.

Skarga kasacyjna pozwanego przewoźnika musiałaby zostać uznana za bezzasadną również w razie przyjęcia, wyrażanego w doktrynie i mającego charakter pośredni stanowiska, zgodnie z którym ustalenie, że szkoda była przyczyną wad pojazdu, nie zamyka przewoźnikowi możliwości powoływania się na okoliczności zwalniające go z odpowiedzialności, z tym że nie będą to wszystkie okoliczności wymienione w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, ale tylko niektóre z nich lub nawet inne okoliczności sformułowane niezależnie od tego przepisu. W tym kontekście twierdzi się w szczególności, że przewoźnik może zwolnić się z odpowiedzialności, gdy wady pojazdu są skutkiem zawinionego zachowania osoby uprawnionej. Podobnie, przewoźnik może również powołać się na zewnętrzne w stosunku do pojazdu zdarzenie, którego nie można było uniknąć, a wskutek którego doszło do uszkodzenia pojazdu. W myśl tego stanowiska istota art. 17 ust. 3 Konwencji CMR nie ma polegać na niemożliwości powoływania się na przesłanki zwolnienia z odpowiedzialności w ogóle, ale na niemożliwość powoływania się przez przewoźnika na wadę pojazdu czy czyny wynajmującego

i jego pracowników, jako na okoliczność dla przewoźnika nieuniknioną i przemożną (K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013, s. 384-386).

Zaletą ostatnio przedstawionego stanowiska jest to, że nie zaprzecza ono wprost wartości normatywnej art. 17 ust. 3 Konwencji CMR; jego wadą pozostaje natomiast brak wyraźnej podstawy normatywnej dla stworzenia jakiegoś odrębnego katalogu przesłanek egzoneracyjnych w stosunku do tych, które wyrażone są w ustępie 2 wskazanego przepisu. W każdym jednak razie, jak wyżej wspomniano, w okolicznościach niniejszej sprawy przyjęcie tego stanowiska nie sprawiłoby, że przewoźnik zostaje uwolniony się od odpowiedzialności. W szczególności podzielić należy pogląd Sądu Apelacyjnego, zgodnie z którym wada fabryczna opony jako części pojazdu w żaden sposób nie może zostać uznana za zewnętrzną przyczynę szkody zwalniającą z odpowiedzialności według analizowanego stanowiska.

Pogląd przyjęty przez Sąd Najwyższy w niniejszej sprawie nie pozostaje w sprzeczności ze stanowiskiem Sądu Najwyższego zajęтым w wyroku z 22 listopada 2007 r., III CSK 150/07 (OSNC-ZD 2008, nr B, poz. 53), w którym [w ślad za orzeczeniem austriackiego sądu najwyższego (*Oberster Gerichtshof*) z 26 czerwca 1986 r., 7Ob26/86] uznano, że zastosowanie art. 17 ust. 3 Konwencji CMR jest wyłączone w razie uszkodzenia opony, które zostało spowodowane okolicznościami zewnętrznymi niemieszczącymi się w sferze zdarzeń skutkujących odpowiedzialnością przewoźnika. Rzecz w tym, że nie każdy przypadek kolizji lub wypadku komunikacyjnego, którego bezpośrednim źródłem jest pęknięcie opony, może zostać uznany za spowodowany wadą pojazdu (zob. podobnie austriacki *Oberster Gerichtshof* w wyroku z 10 lipca 1991 r., 1Ob579/91). Taki przypadek nie zachodzi w szczególności, gdy niewadliwa opona pęka wskutek najechania na celowo lub przypadkowo rozsypane na jezdni przedmioty o ostrych krawędziach lub gdy opona zostaje przetrzelona w czasie jazdy przez osobę trzecią. W takich sytuacjach nie należy wykluczać, że przewoźnik zwolni się z odpowiedzialności, jednak należy wówczas uznać, że pojazd nie miał wady, w związku z czym hipoteza art. 17 ust. 3 Konwencji CMR w ogóle nie zostaje spełniona i przepis ten nie ma zastosowania co do zasady, a nie dlatego, że od wyrażonej w niej reguły istnieje jakiś wyjątek. Przepisu tego nie należy stosować również w sytuacjach, gdy

wada pojazdu wprawdzie istniała i nawet formalnie spowodowała szkodę, ale między wadą a szkodą istnieje jedynie związek przyczynowy typu *conditio sine qua non*, a nie związek kwalifikowany, relewantny dla przyjęcia odpowiedzialności odszkodowawczej (w polskim systemie prawnym – związek adekwatny). Taki przypadek powstałby np. w sytuacji, gdyby wada pojazdu zmusiła kierowcę do skorzystania z usług warsztatu naprawczego, a towar wraz z pojazdem uległ zniszczeniu wskutek pożaru, który wybuchł w tym warsztacie podczas świadczenia usługi. W świetle ustaleń faktycznych Sądów nie ulega wątpliwości, że żadna ze wskazanych sytuacji nie miała miejsca w sprawie, a opona uległa rozerwaniu wskutek wady fabrycznej, co pozostaje w normalnym związku przyczynowym ze szkodą w postaci uszkodzenia towaru. W świetle powyższego trafne było przyjęcie przez Sąd Apelacyjny odpowiedzialności przewoźnika.

Z tych przyczyn Sąd Najwyższy oddalił skargę kasacyjną w części, w której nie podlegała ona odrzuceniu, na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c.

O kosztach postępowania kasacyjnego orzeczono na podstawie art. 98 § 1 i 3 oraz art. 108 § 1 k.p.c. Suma zwrotu kosztów określona została na podstawie § 2 pkt 7 w zw. z § 10 ust. 4 pkt 2 i § 20 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.