



Sygn. akt III CSK 19/09

**WYROK
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Dnia 7 października 2009 r.

Sąd Najwyższy w składzie :

SSN Henryk Pietrkowski (przewodniczący)

SSN Marian Kocon (sprawozdawca)

SSN Marek Sychowicz

Protokolant Iwona Budzik

w sprawie z powództwa L. S.A.

przeciwko T. S.A.

o zapłatę,

po rozpoznaniu w Izbie Cywilnej w dniu 7 października 2009 r.,

na rozprawie

skargi kasacyjnej strony pozwanej

od wyroku Sądu Apelacyjnego

z dnia 15 lipca 2008 r., sygn. akt [...],

**oddala skargę kasacyjną i zasądza od pozwanego na rzecz
powoda 3.600 zł (trzy tysiące sześćset) tytułem kosztów
postępowania kasacyjnego.**

Uzasadnienie

Sąd Apelacyjny wyrokiem z dnia 15 lipca 2008 r. oddalił apelację pozwanego T. S.A. od wyroku Sądu Okręgowego w K., którym zasądzono od pozwanego na rzecz L. S. A. kwotę 121 105,42 z odsetkami.

Sąd ustalił, że powódkę i spółkę „G.” łączyła umowa o świadczenie usług logistycznych. Powódka przejęła na siebie odpowiedzialność za przewoźników, którymi posługiwała się wykonując zobowiązania z tej umowy (art. 14 w zw. z art. 17). Jednym z przewoźników był A.B. Zawarł on z pozwaną umowę ubezpieczenia „przewoźnika lub spedytora w krajowym transporcie drogowym na jedno i wszystkie zdarzenia”. Sumę gwarancyjną określono na kwotę 500 000 zł; rozszerzono zakres ubezpieczenia krajowego na ryzyko kradzieży i rozboju. Dnia 23 czerwca 2006 r. A.B. zgłosił telefonicznie pozwanej szkodę w postaci rabunku części ładunku papierosów „G.”. Wysokość szkody ustalono na kwotę 127 527,10 zł netto, a ponieważ ciała kierowcy nie odnaleziono, stwierdzono, iż miał miejsce napad na tle rabunkowym połączony z morderstwem kierowcy. A.B. uznał roszczenie strony powodowej z tytułu utraty ładunku. Dnia 31 grudnia 2006 r. spółka „G.” wystawiła na rzecz strony powodowej notę obciążeniową na kwotę 121 105,42 zł z tytułu poniesionej szkody.

Na gruncie tych ustaleń Sąd uznał, że odpowiedzialność pozwanego za powstałą szkodę w ładunku znajduje oparcie w umowie ubezpieczenia zawartej z A.B.

Skarga kasacyjna pozwanego od wyroku Sądu Apelacyjnego – oparta na podstawie pierwszej z art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c. – zawiera zarzut naruszenia art. 822, 799, 474, 361, 363, 366, 353¹ i 65, i zmierza do uchylecia tego wyroku oraz przekazania sprawy do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Rację ma Sąd Apelacyjny, że rozwiązanie przyjęte w umowie powódki ze spółką „G.” prowadzi do ustalenia odpowiedzialności powódki bliskiej granic odpowiedzialności o charakterze zobiektywizowanym. Inaczej mówiąc, powódka

przyjęła odpowiedzialność za rezultat całego procesu przewozowego przesyłki tej spółki. Tak ukształtowana odpowiedzialność powódki, wbrew stanowisku skarżącego, mieści się w granicach wyznaczonych art. 353¹ k.c.

Wobec niespornej okoliczności, że przewoźnik A.B. przeniósł na powódkę roszczenie z tytułu umowy ubezpieczenia zawartej ze skarżącym, niepodobna uznać zasadnym zarzutu skarżącego o braku legitymacji powódki do dochodzenia tego roszczenia.

Nie podlegał również uwzględnieniu zarzut skarżącego, że z naruszeniem przytoczonych w skardze kasacyjnej przepisów Sąd Apelacyjny przyjął, iż A.B. przysługuje odszkodowanie z umowy ubezpieczenia. U podłoża tego stanowiska leży założenie, że napaść o charakterze rabunkowym na pojazd z ładunkiem wyczerpuje kryteria siły wyższej, jako przesłanki egzoneracyjnej z art. 65 ust. 2 pr. przew.

Skarżący pomija, że w umowie ubezpieczenia przyjął ryzyko odpowiedzialności za szkody także wynikłe z rozboju. Biorąc pod uwagę kryterium odpowiedzialności przewoźnika oraz zakładu ubezpieczeń, rozróżnić należy grupę ryzyk transportowych, za które ponosi odpowiedzialność tylko zakład ubezpieczeń, a nie przewoźnik; są to np. szkody wynikające z nadzwyczajnych zdarzeń losowych. A zatem, gdyby nawet przyjąć, tak, jak chce tego skarżący, iż rozbój wypełnia znamiona siły wyższej, to jej wykazanie, w myśl art. 65 ust. 2 pr. przew., zwolniłoby jedynie od odpowiedzialności przewoźnika, a nie skarżącego.

Poza tym, Sąd Najwyższy w składzie rozpoznającym niniejszą skargę kasacyjną podziela stanowisko wyrażone w uchwale z dnia 13 grudnia 2007 r., sygn. akt III CZP 100/07 (OSNC 2008, nr 12, poz. 139), że utrata przesyłki na skutek rozboju nie jest wynikiem działania siły wyższej w rozumieniu art. 65 ust. 2 pr. przew. To oznacza, że odpowiedzialność odszkodowawczą za utracony ładunek w wyniku rozboju ponosi również przewoźnik.

Za tym stanowiskiem przemawiają zarówno argumenty wykładni systemowej, jak i celowościowej oraz funkcjonalnej. Skoro bowiem ustawodawca zdecydował się na użycie w ustawie krajowej pojęcia „siła wyższa” zamiast użytej w Konwencji CMR przesłanki „okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć

i których następstwom nie mógł zapobiec”, oznacza to, że jego zamiarem było osiągnięcie innego rezultatu wykładni niż taki, jaki osiągnięto by przy tym drugim sformułowaniu. Stosujący prawo musi wszak przyjmować fikcję, że ustawodawca jest doskonale racjonalny, co oznacza m.in. nieprzypadkowość w doborze terminów, a także działanie celowe, najbardziej odpowiadające potrzebie prawidłowego uregulowania danego wycinka życia społecznego. Ustawodawcy, stanowiącemu prawo około 20 lat po ratyfikowaniu przez Polskę konwencji CMR (a ponad 30 lat po podpisaniu protokołu rewizji konwencji CIM, gdzie zawarto zamiast siły wyższej to samo znamię opisowe), musiały być znane postulaty niektórych przedstawicieli doktryny polskiej i zagranicznej co do łagodniejszej kwalifikacji klauzuli „opisowej” w stosunku do pojęcia siły wyższej. Skoro zatem użyto pojęcia tradycyjnego, nawiązującego do surowej odpowiedzialności przewoźnika nieomal za *omnes casus*, to nakazuje ścisłej wykładni rozważanej ekscpepcji.

Słusznie także wywodzi się w doktrynie, że obiektywna odpowiedzialność przewoźnika ma swoje uzasadnienie w argumentach natury gospodarczej. Jest to repartycja ryzyka. Nadawca jako strona umowy przewozu – zaś odbiorca jako strona umowy zawartej zwykle z nadawcą, w wykonaniu której przewóz następuje, a także jako podmiot ustawowo odpowiedzialny za należności związane z przewozem z mocy art. 51 pr. przew. – są zainteresowani rzeczywistym wykonaniem zobowiązania. Powierzają oni przewoźnikowi niejednokrotnie ładunek o bardzo wysokiej – jak choćby w sprawie – wartości materialnej. Z drugiej strony nie można nie dostrzegać, że rzecz przewożona znajduje się przez pewien okres czasu, na znacznym częstokroć dystansie przestrzennym, poza kontrolą zarówno nadawcy, jak i odbiorcy. Nie bez przyczyny zatem przewoźnik ponosi, z mocy art. 65 ust. 1 pr. przew., ryzyko związane z przesyłką. Jest ono wkalkulowane w wysokość taryf przewozowych. Wysokość przyjętych na rynku wynagrodzeń za przewóz, a także wymaganie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, wystarczająco chronią go przed dotkliwymi konsekwencjami rozciągnięcia odpowiedzialności poza granice zwykłego przypadku. Nieodpowiedzialność przewoźnika z art. 65 ust. 2 pr. przew. byłaby wówczas ograniczona do sytuacji rzeczywiście wyjątkowych.

Z tych przyczyn Sąd Najwyższy orzekł, jak w wyroku.