



Sygn. akt I CSK 1063/14

WYROK
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 grudnia 2015 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Krzysztof Pietrzykowski (przewodniczący)

SSN Wojciech Katner (sprawozdawca)

SSN Karol Weitz

w sprawie z powództwa C. spółki z o.o. w S.

przeciwko M. K.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym

w Izbie Cywilnej w dniu 4 grudnia 2015 r.,

skargi kasacyjnej strony powodowej od wyroku Sądu Apelacyjnego

z dnia 31 lipca 2014 r.,

**uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi
Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania wraz
z rozstrzygnięciem o kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Sąd Apelacyjny, zmieniając na skutek apelacji pozwanego M. K. wyrok Sądu Okręgowego - Sądu Gospodarczego w R. z dnia 23 grudnia 2013 r., wyrokiem z dnia 31 lipca 2014 r. oddalił powództwo firmy C. Spółka z o.o. w S. i rozstrzygnął o kosztach postępowania.

W sprawie został ustalony następujący stan faktyczny. Powód zlecił G. T. przewóz 24 ton cukru z S. do odbiorcy w M. na Litwie. Pozwany wykonał część przewozu na trasie z S. do T., gdzie przesyłka została rozładowana na polecenie osób podszywających się pod firmę G. T. Trzy osoby zostały skazane za zabór mienia, co uczyniły posługując się fałszywymi dokumentami w postaci polisy OC przewoźnika drogowego oraz licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy. Wprowadzając w błąd zleceniodawcę co do tożsamości osób i firmy wykonującej zlecenie oraz co do faktycznego zamiaru realizacji zleconej usługi transportowej doprowadzili oni do niekorzystnego rozporządzenia mieniem przez powoda - zleceniodawcę. Uczynili to w ten sposób, że przejmując na internetowej giełdzie transportowej T. zlecenie przewozu 24 ton cukru zmienili miejsce przeznaczenia tego ładunku na T., gdzie towar przeładowano i wywieziono w celu dalszej odsprzedaży.

Według Sądu Okręgowego, który zasądził dochodzoną pozwem kwotę wraz z ustawowymi odsetkami, kierowca zatrudniony przez pozwanego był przez niego upoważniony do podpisywania dokumentów niezbędnych do realizacji usługi, w tym międzynarodowego samochodowego listu przewozowego, na podstawie którego towar miał być przewieziony na Litwę, w którym to liście pracownik ten wpisał firmę pozwanego w rubryce 17 dotyczącej kolejnych przewoźników. Na skutek przyjęcia towaru i listu przewozowego, powstała - zdaniem Sądu - *ex lege* więź obligacyjna między nadawcą i kolejnym przewoźnikiem, a skoro cała trasa była objęta jednym listem przewozowym, a towar został przyjęty przez kolejnych przewoźników, to wraz z listem miał miejsce przewóz sukcesywny i zostały spełnione przesłanki określone w art. 34 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r., nr 49, poz. 238, dalej jako

CMR), przez co powstała solidarna odpowiedzialność pozwanego. Sąd uznał rażące niedbalstwo pozwanego przez rozładowanie towaru w miejscu innym niż to wynikało z listu przewozowego.

W wyniku rozpoznania apelacji pozwanego Sąd drugiej instancji uznał powództwo za niezasadne, gdyż między stronami sporu nie doszło do powstania stosunku prawnego, z którego miałyby wynikać odpowiedzialność pozwanego w związku z zaginięciem przesyłki. Pomiędzy powodem a firmą G. T. w ogóle nie doszło do zawarcia ważnej umowy przewozu, a dokonana czynność prawna była nieważna jako sprzeczna z ustawą (art. 58 § 1 k.c.). Nie miały więc zastosowania odpowiednie postanowienia CMR, regulujące zagadnienia przewoźnika sukcesywnego i jego solidarnej odpowiedzialności z tytułu zaginięcia przesyłki, gdyż pozwany według Sądu nie był nie tylko kolejnym przewoźnikiem, pomimo dokonania stosownego wpisu w rubryce 17 listu przewozowego wystawionego w wykonaniu nieważnej umowy, ale także nie był przewoźnikiem, który spowodował powstanie szkody. Sąd uznał, że pozwany wykonał czynności polecane mu przez sprawców przestępstwa w przekonaniu, że realizował polecenia przewoźnika zamówionego przez powoda i nie dopatrył się podstaw do kwestionowania staranności zawodowej pozwanego, który zrealizował zlecenie na pewnym odcinku trasy określonej w liście przewozowym wystawionym przez powoda, jak też zastosował się do dyspozycji rozładunku towaru w miejscu określonym jako magazyn przeładunkowy. W tym stanie sprawy nie było także podstaw do przypisania pozwanemu odpowiedzialności na podstawie art. 415 k.c.

W skardze kasacyjnej powód zarzucił Sądowi Apelacyjnemu naruszenie prawa materialnego, tj. art. 4, art. 17 ust. 1 w związku z art. 34 oraz art. 17 ust. 1 w związku z art. 12 ust. 1 i ust. 7 CMR oraz art. 58 § 1 k.c., polegające na niewłaściwym ich zastosowaniu. Skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego orzeczenia w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania, ewentualnie o uchylenie tego orzeczenia i rozstrzygnięcie sprawy co do istoty, a także zasądzenie kosztów postępowania.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną pozwany wniósł o oddalenie skargi i zasądzenie kosztów postępowania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Według art. 34 CMR, jeżeli przewóz jest wykonywany na podstawie jednej umowy przez kilku kolejnych przewoźników drogowych, każdy z nich przyjmuje na siebie odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu, przy czym drugi przewoźnik i każdy z następnych przewoźników staje się przez przyjęcie towaru i listu przewozowego stroną umowy na warunkach określonych w liście przewozowym. Podstawowym problemem w rozpoznawanej sprawie jest zatem określenie, czy zasadne jest objęcie powołanym przepisem pozwanego, wykonującego przewóz na zlecenie podmiotu, który był bezpośrednim kontrahentem powódki, przyjmującym od niej dyspozycję przewozu i przypisanie mu odpowiedzialności za utratę przesyłki solidarnie z pierwotnym przewoźnikiem.

Uwzględniając dotychczasowe orzecznictwo Sądu Najwyższego, możliwość uznania danej osoby za przewoźnika sukcesywnego w rozumieniu art. 34 CMR jest uzależniona wyłącznie od przyjęcia przez niego towaru i listu przewozowego; bez znaczenia pozostaje to, czy był on stroną umowy przewozu. Brak niektórych elementów listu przewozowego, w myśl wyrażanych opinii nie przesądza o pozbawieniu go skuteczności prawnej (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 26 marca 1985 r., I CR 304/84, OSNC 1986, nr 1, poz. 14; z dnia 3 września 2003 r., II CKN 415/01, OSNC 2004, nr 10, poz. 163; z dnia 8 czerwca 2005 r., V CK 286/05, OSNC 2006, nr 5, poz. 87; z dnia 6 lutego 2008 r., II CSK 469/07, OSNC 2009, nr 4, poz. 58, OSNC 2009, nr 4, poz. 58 i z dnia 7 października 2011 r., II CSK 723/10, nie publ.). W sprawie zostało ustalone, że pozwany przyjął towar oraz list przewozowy, działając za pośrednictwem zatrudnianego przez siebie pracownika, który był kierowcą. Nie miał on pełnomocnictwa do działania, ale nie można z tego wyprowadzać wniosku, że przyjęcie towaru i listu przewozowego - co powinno zostać uznane za czynność prawną, wraz ze złożeniem podpisu w liście - było pozbawione skutków prawnych. Pozwany wydelegował bowiem kierowcę do odbioru towaru i wykonania przewozu oraz świadomie przyjął taki sposób kontaktów z kontrahentem. Należy w związku z tym uznać, że późniejsze kwestionowanie skuteczności czynności, których dokonał kierowca jest co najmniej działaniem *contra factum proprium*.

Odpowiedzialność określona w art. 34 CMR jest związana z przesłankami i zakresem odpowiedzialności określonymi w art. 17 CMR. Przepis ten stanowi w ust. 1, że przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. Ze względu na wskazane w ust. 2 okoliczności zwalniające od odpowiedzialności uważa się jej oparcie na zasadzie ryzyka lub domniemania winy. W okolicznościach sprawy rozważyć należy wyłączenie odpowiedzialności z uwagi na siłę wyższą (okoliczności, których przewoźnik nie mógł przewidzieć ani uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec) lub zlecenie przez osobę uprawnioną, nie wynikające z winy przewoźnika. Przesłanki pierwszego wyłączenia nie znajdują zastosowania, ze względu na utrwalone w orzecznictwie Sądu Najwyższego i aprobowane przez skład orzekający w niniejszej sprawie wąskie rozumienie siły wyższej, która co do zasady nie występuje także w razie, np. utraty towaru wskutek rozboju (zob. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 1998 r., III CKN 23/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 85 i z dnia 22 listopada 2007 r., III CSK 150/07, OSNC-ZD 2008, nr B, poz. 53 i cyt. tam wyroki sądów zagranicznych, oraz uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 grudnia 2007 r., III CZP 100/07, OSNC 2008, nr 12, poz. 139). Można natomiast zastanowić się, czy dostarczenie towaru w niewłaściwe miejsce, na podstawie sfałszowanego zlecenia, byłoby wypadkiem zlecenia przez osobę uprawnioną, przez które zlecający przewóz G. T., jako osoba uprawniona udzieliła pozwanemu instrukcji dostarczenia towaru w takie, niewłaściwe miejsce. Wprawdzie zlecenie to pochodziło w rzeczywistości od innej osoby, która „przejęła” zlecenie, ale można rozważać przypisanie tego oświadczenia G. T., mając na uwadze obiektywne traktowanie oświadczenia woli i jego złożenia oraz ochronę zaufania uczestników obrotu. Ma się tu na myśli założenie, że ten, kto występuje w transakcjach internetowych pod danym nazwiskiem jest w istocie tą osobą, a wszelkie nieprawidłowości, w tym podszycie się pod kogoś nie powinny obciążać osób trzecich. Wprawdzie udowodnienie takich nieprawidłowych okoliczności jest trudne, ale to nie znaczy, że niemożliwe i powinna być w postępowaniu dowodowym podjęta przynajmniej próba wykazania dopełnienia należytej staranności pod tym względem i środków ostrożności przez

podmioty profesjonalnie zawierające w taki właśnie sposób umowy, obarczone poważnym ryzykiem, jak pokazuje rozpoznawana sprawa.

W sprawie budzi również wątpliwości rzeczywisty sposób przejęcia zlecenia na giełdzie transportowej przez osoby, które przywłaszczyły sobie towar przewożony przez pozwanego. Ustalenia w tej mierze mają podstawowe znaczenie dla odpowiedzi na pytanie, czy i między kim zostały zawarte umowy przewozu. W szczególności nie jest jasne w rozpoznawanej sprawie, czy „przejęcie” zlecenia polegało na stworzeniu wrażenia zawarcia nowej umowy, czy jedynie na modyfikacji warunków już zawartej umowy. Kwestia ta została potraktowana zbyt pobieżnie przez Sąd drugiej instancji, który powołując się na „przejęcie” zlecenia stwierdził brak zawarcia umowy w okolicznościach sprawy, a w rezultacie brak możliwości zastosowania do pozwanego art. 34 CMR. Dołączone do akt sprawy orzeczenie sądowe w sprawie karnej nie wyjaśnia tej kwestii, także dlatego, że nie zostało udostępnione jego uzasadnienie. Przy ponownym rozpoznawaniu sprawy wymaga to dokładniejszego wyjaśnienia. Uzupełnienie podstawy faktycznej orzeczenia w tym zakresie będzie potrzebne wtedy, gdy Sąd drugiej instancji w wyniku wcześniejszych dodatkowych ustaleń uzna tę okoliczność za istotną do rozstrzygnięcia sprawy, gdyż na tle art. 34 CMR uprawnione jest przyjęcie poglądu o czysto faktycznym uzyskaniu statusu przewoźnika sukcesywnego, niezależnie od związania tej osoby umową przewozu. Z tym wiąże się potrzeba bliższego ustalenia statusu pozwanego w jego relacji prawnej z pierwotnym przewoźnikiem, który przyjął zlecenie od powódki. Nie zostało wystarczająco wyjaśnione, czy powinien on być traktowany jako przewoźnik sukcesywny, czy jako podwykonawca (art. 3 CMR), który nie odpowiadałby za szkodę na podstawie art. 34 CMR. Mając na uwadze treść listu przewozowego oraz warunki przyjęcia zlecenia przewozu przez pozwanego (zakładając wolny wybór oferty na giełdzie transportowej) jest to mało prawdopodobne, ale wobec braku ustaleń w tym względzie nie można udzielić przekonującej odpowiedzi i rozwiązać powstałych wątpliwości. To, wobec zmiany wyroku Sądu pierwszej instancji i oddalenia powództwa oraz podniesionych w skardze kasacyjnej zasadnych zarzutów o charakterze materialno-prawnym wymaga rozstrzygnięcia.

Mając powyższe na uwadze należało na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. orzec jak w sentencji, rozstrzygając o kosztach postępowania na podstawie art. 108 § 2 w związku z art. 398²¹ k.p.c.

eb