



Sygn. akt II CK 710/04

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 19 maja 2005 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Helena Ciepła (przewodniczący)

SSN Józef Frąckowiak

SSN Marian Kocon (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa A.(...) w W.

przeciwko "E.(...)" - Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w S.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Cywilnej w dniu 19 maja 2005 r., kasacji strony pozwanej od wyroku Sądu Apelacyjnego z dnia 25 marca 2004 r., sygn. akt I ACa (...),

uchyla zaskarżony wyrok w pkt. I (pierwszym) oraz III (trzecim) i w tym zakresie przekazuje sprawę Sądowi Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania i orzeczenia o kosztach postępowania kasacyjnego.

Uzasadnienie

Powód, który jako ubezpieczyciel ładunku wstąpił w prawa zaspokojonego wierzyciela, dochodzi od pozwanej spółki z o.o. „E.(...)” w S. zapłaty odszkodowania za utracony ładunek na skutek zatonięcia promu „J.(...)” w dniu 15 stycznia 1993 r.

Powództwo oparł na twierdzeniu, że powstanie szkody zostało zawinione przez pozwanego przewoźnika, jednocześnie armatora, który nie wykonał należytego przygotowania promu do podróży.

Sąd Okręgowy w S. wyrokiem z dnia 6 sierpnia 2001 r., oddalił powództwo. Uznał, że pozwana spółka nie odpowiada za szkody spowodowane katastrofą ponieważ zachodzą przesłanki do przyjęcia, że zatonięcie promu nastąpiło z przyczyn, które, w świetle przepisów prawa morskiego, uwalniają przewoźnika i armatora od odpowiedzialności.

Sąd Apelacyjny na podstawie dowodu z orzeczenia Odwoławczej Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w G. z dnia 26 stycznia 1999 r. ustalił, że prom „J.(...)” wyszedł z portu Ś. w stanie niezdatnym do żeglugi i podróży, nie spełniając wymogów bezpieczeństwa w zakresie stateczności awaryjnej, zachowania „strugoszczelności” furty rufowej oraz mocowania pojazdów samochodowych na pokładzie kolejowym. Złożyło się na to nieprawidłowe postępowanie zarówno armatora, jak i kapitana promu. Pierwszy z nich po uszkodzeniu promu w dniu 10 stycznia 1993 r. w porcie Y. zaniechał zgłoszenia promu Urzędowi Morskiemu w S. do inspekcji dorywczej oraz Polskiemu Rejestrowi Statków w S. do przeglądu doraźnego, a także nie podjął zdecydowanych działań w zakresie przeprowadzenia właściwej naprawy furty rufowej. Z kolei kapitan promu zaniechał zgłoszenia promu do inspekcji dorywczej, a także nie dopilnował zamocowania pojazdów samochodowych na pokładzie kolejowym przed wyjściem promu z portu.

Sąd Apelacyjny w Poznaniu na gruncie tych ustaleń zmienił wyrok Sądu pierwszej instancji w ten sposób, że uwzględnił powództwo. Jako podstawę prawną wskazał art. 105 k.m.

Kasacja pozwanego - oparta na obu podstawach z art. 393¹ k.p.c. - zawiera zarzut naruszenia art. 510, 125 § 1, 127, 227, 232, 233, 235, 236, 328, 319 k.p.c., art. 314, 320 k.m. oraz art. 2, 105, 160 § 2 k.m., art. 4 ust. 1, 2 i 5, art. 3 ust. 6 międzynarodowej konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących konosamentów, Bruksela 1924, ze zmianami wprowadzonymi protokołami z dnia 23 lutego 1968 i 21 grudnia 1979 r. (Dz. U. Nr 33, poz. 258 z 1937 r.; Nr 14 poz. 48 z 1980 r.; Nr 9 poz. 26 z 1985 r.), art. 361 k.c., i zmierza do uchylenia zaskarżonego wyroku oraz przekazania sprawy do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Nie podlegał uwzględnieniu zarzut skarżącej, że w rezultacie naruszenia wymienionych w kasacji przepisów kodeksu morskiego, konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie, sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. 1986 r. Nr 35, poz. 175, załącznik) oraz kodeksu postępowania

cywilnego Sąd Apelacyjny błędnie uznał, że roszczenie odszkodowawcze przysługujące właścicielowi ładunku, który był stroną umowy przewozu i ubezpieczonym u powoda, nie uległo przedawnieniu. Inaczej mówiąc, że został dochowany termin do zgłoszenia owego roszczenia oznaczony przez sąd w postępowaniu w sprawie ustalenia i podziału funduszu ograniczonej odpowiedzialności. Słusznie bowiem Sąd Apelacyjny uznał, że w tym postępowaniu przepisy postępowania nieprocesowego, których naruszenia upatruje skarżąca, miały jedynie odpowiednie zastosowanie.

Nie można natomiast odmówić słuszności zarzutom naruszenia między innymi art. 233 § 1 i 328 § 2 k.p.c. Każdy z tych przepisów w zasadzie jedynie wyjątkowo, z przyczyn szeroko wyjaśnionych w licznych orzeczeniach Sądu Najwyższego, może stanowić skuteczną podstawę kasacji. Taka wyjątkowa sytuacja została stwierdzona przy rozpoznawaniu kasacji w sprawie niniejszej.

Zaznaczyć bowiem należy, że w myśl przepisów ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. Nr 56, poz. 320 ze zm.) ustalenie winy i okoliczności faktycznych wypadku morskiego, zawarte w orzeczeniu izby morskiej kończącym postępowanie przed izbami morskimi nie wiążą sądów powszechnych (por. w szczególności art. 46 ustawy o izbach morskich w brzmieniu sprzed zmiany ustawą z dnia 5 marca 2004 r. o zmianie ustawy o izbach morskich - Dz. U. Nr 62, poz. 575, tj. sprzed 15 maja 2004 r.). Co prawda orzeczenia te mają poważny walor dowodowy, gdyż jako dokumenty urzędowe wydane zostały przez organ fachowy powołany do orzekania o sprawach z wypadków morskich, to jednak ich moc i wiarygodność sąd powinien ocenić według własnego przekonania na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału. Tego zaś uzasadnienie zaskarżonego wyroku nie zawiera, a co za tym idzie, wysunięte przez Sąd Apelacyjny ostatecznie wnioski w przedmiocie zawinięcia katastrofy przekraczają ramy swobodnej oceny dowodów. Wyrazem niedopuszczalnego automatyzmu i schematyzmu dokonanej oceny dowodów jest ogólne odwołanie się do orzeczenia Odwoławczej Izby Morskiej w Gdyni oraz dokumentów, którymi dysponował Sąd Okręgowy, bez bliższego określenia o jakie dokumenty chodzi.

Rację ponadto ma skarżący, że Sąd Apelacyjny nie ustalił w sposób stanowczy okoliczności dotyczących podstawowych przyczyn katastrofy. Tego wymagania z przyczyn oczywistych nie spełnia sformułowanie zawarte w uzasadnieniu wyroku, że niewłaściwe zabezpieczenie ładunków było jedną, jeżeli nie zasadniczą przyczyną przemieszczenia się ładunków i w konsekwencji zatonięcia promu.

W tej sytuacji Sąd Najwyższy nie ma innej możliwości rozstrzygnięcia jak tylko, zgodnie z przepisem art. 393¹³ § 1 k.p.c., uchylić zaskarżony wyrok i przekazać sprawę do ponownego rozpoznania.