

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 21 grudnia 2017 r. w sprawie V GC 910/16 Sąd w Gorzowie Wielkopolskim zasądził od pozwanej C. (...) spółki akcyjnej w G. na rzecz powódki (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w S. kwotę 1.080 euro z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 5 sierpnia 2016 r. oraz zasądził od pozwanej na rzecz powódki kwotę 1.507,65 zł tytułem kosztów procesu. Roszczenie było oparte o umowę przewozu w transporcie międzynarodowym i dotyczyło naprawienie szkody powstałej w transporcie.

Pozwana wniosła apelację, w której zaskarżyła wyrok w całości, podnosząc następujące zarzuty naruszenia przepisów prawa materialnego:

1. Art. 1 ust. 3 ustawy prawo przewozowe poprzez jego niezastosowanie,
2. Art. 75 ust. 3 pkt 2) ustawy prawo przewozowe w zw. z art. 1 ust. 3 i art. 53 ust. 4 tej ustawy i w zw. z art. 12 ust.1 i 2 Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) przez ich błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że nie znajdują one zastosowania do oznaczenia kręgu podmiotów uprawnionych do dochodzenia roszczeń od przewoźnika z tytułu umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów.

W związku z podniesionymi w apelacji zarzutami pozwana domagała się zmiany zaskarżonego wyroku i oddalenia powództwa oraz zasądzenia kosztów postępowania w obu instancjach według norm przepianych, ewentualnie uchylenia zaskarżonego wyroku i przekazania sprawy Sądowi I instancji.

Powódka wniosła o oddalenie apelacji oraz zasądzenie od pozwanej zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego. Wskazała, że argumentacja przedstawiona przez pozwaną nie może usprawiedliwiać braku legitymacji czynnej powódki. Na poparcie swojego stanowiska przytoczyła uzasadnienie wyroku Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 14 grudnia 2012 r. w sprawie VIII Ga 385/12 wskazując, że przepisy Konwencji CMR jak i prawa przewozowego nie wyłączają stosowania zasad ogólnych w zakresie odszkodowania przyjętych w prawie polskim. Niezależnie od tego powódka podniosła, że pozwana w ogóle nie bierze pod uwagę, że z dokumentów towarzyszących listowi przewozowemu wynika, że odbiorcą towaru jest powódka zaś spółka (...) jest tylko odbiorcą zastępczym. Wskazała, że powódka nie wyzbyła się uprawnień jakie przysługują odbiorcy towaru.

Sąd zważył, co następuje.

Sprawa została rozpoznana w postępowaniu uproszczonym w związku z czym Sąd Okręgowy, który nie przeprowadzał postępowania dowodowego, także wobec faktu, że apelujący nie wskazywał na tym etapie postępowania nowych dowodów, stosownie do art. 505¹³ § 2 k.p.c., w uzasadnieniu wyroku ogranicza się do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Z uwagi na to, że postępowanie apelacyjne w postępowaniu uproszczonym ma charakter ograniczony, jego celem jest kontrola wyroku wydanego przez Sąd pierwszej instancji (z punktu widzenia jego zgodności z materiałem procesowym pozostającym w dyspozycji sądu orzekającego) w granicach wyznaczonych przez treść zarzutów apelacji, przy czym z urzędu bierze pod uwagę nieważność postępowania.

Zarzuty apelacji w istocie sprowadzały do kwestionowania legitymacji czynnej powódki do wystąpienia z roszczeniem odszkodowawczym w rozpoznawanej sprawie, natomiast nie odnosiły się do kwestii wysokości szkody a więc wysokości zasądzanego roszczenia. Mając na uwadze powyższy zakres zaskarżenia Sąd Odwoławczy swe rozważania zawęził do tego, jedyne sporne, zagadnienia.

Nie ulega wątpliwości, że Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w dniu 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r., Nr 49, poz. 238 z późn. zm. – dalej jako „Konwencja CMR”), normując zasady odpowiedzialności przewoźnika za przesyłkę nie określa, kto jest legitymowany do dochodzenia odszkodowania, a jedynym przepisem odnoszącym się do tej kwestii wprost jest art. 13 Konwencji CMR, który w niniejszej sprawie – z uwagi na to, że towar nie zaginął w całości, ani nie przybył po upływie terminu, lecz dotarł do miejsca przeznaczenia w mniejszej ilości niż to wynikało z listu przewozowego – nie ma zastosowania. Zgodzić się należy z pozwaną, że w tej sytuacji z uwagi na treść art. 1 ust. 3 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe (Dz.U. 2017.1983 j.t.) należy posiłkowo stosować art. 75 ust. 3 pkt 2 b) tej ustawy. W myśl tego przepisu roszczenia z tytułu umowy przewozu przeciwko przewoźnikowi – a zatem także te związane ze szkodami w substancji przesyłki - przysługują nadawcy lub odbiorcy zależnie od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania przesyłką. Dokonując wykładni tego pojęcia pozwana powołała się na art. 12 Konwencji CMR, według którego prawo rozporządzania przesyłką przysługuje nadawcy, chyba że drugi egzemplarz listu przewozowego został wydany odbiorcy lub że odbiorca skorzystał z prawa przewidzianego w art. 13 ust. 1, czyli zażądał od przewoźnika wydania za pokwitowaniem listu przewozowego oraz towaru po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia, od tej chwili prawo rozporządzenia przesyłką przysługuje tylko odbiorcy. W świetle powyższego pozwana stanęła na stanowisku, że skoro przesyłka została odebrana, to tylko odbiorca może dochodzić roszczeń od przewoźnika, a nie powódka jako nadawca, czyli strona umowy przewozu, bowiem uprawnienie nadawcy przeszło na odbiorcę wraz z prawem do rozporządzania przesyłką.

Trzeba też zauważyć, że choć na rozprawie apelacyjnej pozwana stwierdziła, że odbiorca nadal ma takie roszczenie, to jednak w odpowiedzi na pozew stwierdziła, że odbiorca nie jest uprawniony do dochodzenia odszkodowania, bowiem został zaspokojony przez nadawcę (końcowa część uzasadnienia odpowiedzi na pozew). Powyższe wskazuje, że pozwana uważa, iż w ogóle nie ponosi odpowiedzialności za szkodę w postaci braku w towarze będącym przedmiotem transportu.

Powyższa interpretacja nawiązująca do art. 12 Konwencji CMR przedstawiona przez pozwaną nie zasługuje na uwzględnienie jako zbyt dosłowna. Słusznym jest argument powódki, że nie tylko treść listu przewozowego stanowi podstawę do czynienia ustaleń w tym zakresie skoro w jego wystawieniu powód w ogóle nie uczestniczył, nadto nie sposób przyjąć, że treść tego listu, choć bardzo ważna dla ustalenia praw i obowiązków stron umowy przewozu, wyznaczała w całości treść tej umowy. Należy wziąć pod uwagę także pozostałą dokumentację towarzyszącą wykonanemu przewozowi a mianowicie dokument stanowiący potwierdzenie odbioru („delivery note”), specyfikację ładunku („packing list”) oraz fakturę wystawioną przez kontrahenta powódki tytułem ceny zakupu kosiarek. Z tych dokumentów z kolei wynika, że odbiorcą towaru jest powódka zaś siedziba spółka (...) - kontrahent powódki – stanowi jedynie miejsce dostawy. Nie sposób przyjąć by powódka, na skutek tego, że ustanowiona została osoba, która fizycznie przejęła towar w miejscu dostawy, wyzbyła się uprawnień jakie przysługują odbiorcy towaru.

Trzeba w tym miejscu także zauważyć, że sama pozwana określiła swoją rolę w przedsięwzięciu, które wynikało z umowy zawartej z powódką inaczej,, a nawet szerzej, niż tylko wykonanie obowiązku przewoźnika, a tym samym odnoszenie reguł związanych z dochodzeniem od przewoźnika, a więc ściśle na podstawie umowy przewozu, naprawienia szkody w sposób dosłowny, nie znajdując uzasadnienia także z tych względów.

Warto dodać, że szkoda powódki polega na tym, że w wyniku nienależytego wykonania przez pozwaną umowy powódka wykonała to, co powierzyła pozwanej – dostarczenie tej części towaru, której brak został stwierdzony w chwili zakończenia przewozu, za który odpowiadała pozwana.

Podkreślić należy, że Konwencja CMR i ustawa Prawo przewozowe nie tworzą autonomicznego porządku prawnego, który wyczerpująco reguluje wszystkie kwestie sporne, które mogą mieć miejsce na tle wykonywania transportu. Żadna z tych regulacji (ani Konwencja CMR ani ustawa Prawo przewozowe) nie zawiera wyłączenia zasad ogólnych przyjętych w polskim prawie cywilnym w przypadku powstania szkody. Wobec tego w przypadku niepełnych uregulowań szczególnych znajdują zastosowanie przepisy ogólne, zarówno dotyczące kontraktu jak i deliktu. Gdyby odmówić powódce legitymacji do żądania naprawienia szkody na zasadach ogólnych, w sytuacji, gdy jej szkoda jest

ewidentna, to zostałaby ona zupełnie bezbronna wobec niepełnych regulacji Konwencji CMR jak i ustawy Prawo przewozowe, a tym samym pozbawiona prawa do uzyskania naprawienia szkody.

Nie można też twierdzić, że prawo poszkodowanego do żądania naprawienia szkody, wynikające z przepisów Kodeksu cywilnego, jest sprzeczne z Konwencją CMR czy ustawą Prawo przewozowe. Zatem w braku wyraźnych podstaw do dochodzenia roszczeń w przepisach szczególnych, gdy możliwość takiego żądania nie została też wyraźnie wyłączona, wolno sięgać do uregulowań przepisów ogólnych o zobowiązaniach. W szczególności gdy pokrzywdzony podmiot miałby zostać pozbawiony uprawnienia do dochodzenia takich roszczeń.

Należy dodać, że zaspokojenie przez powódkę swojego kontrahenta w zakresie szkody, którą poniósł on w związku z umową, która nie została należycie wykonana przez pozwaną, było naturalne, jako obowiązane do dostarczenia towaru w zamówionej ilości. Było więc wypełnieniem zobowiązania wobec tego kontrahenta, dostarczenia takiej ilości towaru, jaka była z nim umówiona, poprzez uzupełnienie towaru do takiej ilości, której przewozu miała dopilnować pozwana, jednak tego nie zapewniła, bowiem ilość towaru dostarczona przez pozwaną była mniejsza. Nie sposób przyjąć, że unikanie odpowiedzialności przez pozwaną, mimo niekwestionowania swojego sprawstwa szkody, tylko z powołaniem się na brak formalnej legitymacji, zasługuje na ochronę prawną. Zwraca przy tym uwagę to, że w korespondencji przedprocesowej pozwana nie kwestionowała zasady swojej odpowiedzialności, twierdziła jedynie, że nie doszło do ubytku towaru podczas dokonywania przez nią transportu.

Nie ulega zatem wątpliwości, że z roszczeniem odszkodowawczym może wystąpić osoba poszkodowana, a więc ta która poniosła szkodę podlegającą naprawieniu (w niniejszej sprawie poprzez ponownie wysłanie towaru, do którego braku doprowadziła pozwana). W tym wypadku to powódka poniosła koszty uzupełnienia brakującego towaru przewożonego przez pozwaną, co zresztą nie było przedmiotem sporu.

Reasumując, powoływanie się na rygorystyczne i wyłącznie językowo wykładane przepisy prawa przewozowego w kontekście przepisów Konwencji CMR nie znajduje żadnej podstawy wynikającej z tej Konwencji. Nie można z niej wywieść, że przepisy krajowego prawa przewozowego mają być wykładane w odniesieniu do odpowiedniej regulacji innego aktu prawnego w sposób wyłączający ogólne zasady odpowiedzialności za naprawienie szkody. Taka interpretacja jest nieuzasadniona i nie może skutkować przyjęciem, że powódce – jako poszkodowanej w niniejszej sprawie – nie przysługuje prawo do dochodzenia odszkodowania.

Mając na uwadze powyższe należało uznać, że zaskarżony wyrok odpowiada prawo i na podstawie art. 385 k.p.c. oddalić apelację jako bezzasadną. Rozstrzygając o kosztach postępowania apelacyjnego na podstawie art. 108 § 1 k.p.c. należało uwzględnić zasadę odpowiedzialności za wynik sprawy. Powódka wygrała sprawę w postępowaniu apelacyjnym a na jej koszty złożyło się wynagrodzenie radcy prawnego ustalone na podstawie § 2 pkt 3 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz koszty dojazdu pełnomocnika powódki na rozprawę apelacyjną. W tej części uwzględniono wniosek złożony na tej rozprawie, przy czym nie kwestionując ilości kilometrów dojazdu oraz faktu posłużenia się samochodem osobowym, przyjęto stawkę za 1 kilometr w wysokości 0,60 złotych, bowiem nie można uznać, że warunki dojazdu były trudne, toteż nie ma uzasadnienia dla zastosowania stawki maksymalnej za 1 kilometr przy rozliczeniu kosztów przejazdu przy użyciu własnego pojazdu.

ZARZĄDZENIE

1) (...)

2)(...)

3)(...)