

UZASADNIENIE

L. O. wniosła 15 maja 2018 r. pozew przeciwko (...) Spółce z o.o. w W. o zapłatę 46.103,93 zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od 12 września 2017 r., nadto żądając zasądzenia zwrotu kosztów procesu. Wskazała, że pozwana zagubiła dwie przesyłki, których przewóz zleciła powódka. Jako podstawę prawną żądań wskazała ustawę Prawo przewozowe.

Sąd Rejonowy uwzględnił powództwo nakazem zapłaty wydanym 22 maja 2018 r., natomiast pozwana złożyła sprzeciw, w którym domagała się oddalenia powództwa i zasądzenia na jej rzecz zwrotu kosztów postępowania. Jej zdaniem zastosowanie w sprawie znajduje nie wyżej wskazana ustawa, ale tzw. Konwencja Montrealska, tym niemniej przyznała, że do utraty przesyłek doszło, lecz zakwestionowała wysokość roszczenia, gdyż do określenia rozmiaru szkody zastosować należy przepisy tzw. Konwencji CMR oraz Konwencji Montrealskiej, z zastosowaniem ograniczenia odpowiedzialności, o którym mowa w jej art. 22.

W dalszym toku postępowania pozwana podniosła jeszcze zarzut przedawnienia roszczenia, który został zakwestionowany przez powódkę.

Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum w Szczecinie wyrokiem z 30 stycznia 2019 r. w sprawie XI GC 928/18 w punkcie I. zasądził od pozwanej na rzecz powódki 46.103,93 zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od 12 września 2017 r., zaś w punkcie II. zasądził od pozwanej na rzecz powódki 5.923 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sąd ten dokonał następujących ustaleń faktycznych i rozważań prawnych:

„L. O. nadając paczkę nr (...) zawarła z (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. umowę przewozu, w ramach, której (...) zobowiązał się do dostarczenia przesyłki ze S. do siedziby spółki (...) w (...).

L. O. nie wykupiła opcji zadeklarowanej kwoty.

W związku z informacją, iż jej przesyłka nie dotarła do adresata, dnia 17 grudnia 2016 r. wniosła reklamację dot. zagubienia przesyłki nr (...), która nie dotarła na miejsce przeznaczenia.

Dnia 6 stycznia 2017 r. wniosła ponaglenie dot. rozpoznania reklamacji dot. przesyłki (...) (strona 1 wydruku e-mail, wcześniejsze strony korespondencji dot. innych paczek).

Dnia 16.01.2017 (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w W. odmówił wypłaty całości odszkodowania (tj. kwoty 6280,00 euro), jednakże uznał swoją odpowiedzialność, co do zasady wypłacając L. O. kwotę 542,71 zł.

Jednocześnie należy wskazać, iż wartość towaru, który był przewożony w przesyłce wynosiła 26.376,00 zł zgodnie z fakturą sprzedażową VAT nr (...) (pozycje (...)) z dnia 12 września 2016 r.

L. O. nadając paczkę nr (...) zawarła z (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. umowę przewozu, w ramach, której (...) zobowiązał się do dostarczenia przesyłki ze S. do siedziby spółki (...) w (...).

Ponadto L. O. w związku ze wzrostem liczby utraconych paczek i trudności z uzyskaniem odszkodowania wykupiła opcję deklarowanej wartości w kwocie 20.000 zł.

Po uzyskaniu informacji, iż paczka nie doszła do adresata dnia 21 kwietnia 2017 r. zgłosiła zaginięcie paczek.

Dnia 3 lipca 2017 r. (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w W. uznał swoją odpowiedzialność za zaginięcie paczki i przyznał odszkodowanie w wysokości 134,49 zł, jednocześnie wskazując, iż L. O. zawyżyła wartość zaginionej przesyłki, tj. uznając, iż kwotą stanowiącą wartość przesyłki jest kwota wskazana do odprawy celnej.

L. O. dnia 4 lipca 2017 r. wniosła odwołanie od decyzji (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w W., wskazując rzeczywistą wartość towaru na fakturze zakupowej nr (...) (pozycje 1-9) i zażądała podwyższenia odszkodowania o 19.865,51 zł.

Dnia 25 lipca 2017 r. (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w W. po rozpatrzeniu odwołania ponownie odmówił wypłaty odszkodowania.

Dalsza korespondencja z (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. nie spowodowała zmiany decyzji.

Pismem z dnia 6 września 2017 r. L. O. wezwała (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w W. do zapłaty.

L. O. zawiadzała (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w W. do próby ugodowej w dniu 17 października 2017 r. W dniu 20 grudnia 2017 r. na posiedzeniu do ugody nie doszło.

W dniu 13 września 2016 r. wystawiono fakturę proforma przez nadawcę L. O.. Sporządzono wydruk z dnia 13 września 2016 r.

W dniu 1 marca 2017 r. wystawiono fakturę proforma przez nadawcę L. O.. Sporządzono wydruk z dnia 1 marca 2017 r.”

Na podstawie tak ustalonego stanu faktycznego, Sąd Rejonowy dokonał jego następującej oceny prawnej, uznając, że należy podzielić argumentację powódki i uwzględnić powództwo w całości:

„Wskazać należy, że w ocenie Sądu pozwaną obciążał ciężar wykazania daty i miejsca zagubienia przesyłki (art. 6 kc). Skoro tego nie wykazano, Sąd przyjął, że w sprawie ma zastosowanie ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (dalej: „Prawo przewozowe”), która jest podstawowym aktem regulującym umowę przewozu. Pozwana nie wykazała okoliczności związanych z utratą przesyłki wobec czego nie wykazała, że zachodzą w niniejszej sprawie okoliczności, które mogłyby wskazywać na zastosowanie innego aktu prawnego (art. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe).

Konwencja o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) sporządzona w G. dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U.1962.49.238 ze zm) ma zastosowanie do przewozów drogowych. Pozwany nie wykazał i nie naprowadził twierdzeń w jakich okolicznościach doszło do utraty przesyłki i czy przewóz przesyłki był przewozem drogowym. Pozwana nie wykazała, że w trakcie transportu doszło do przekroczenia granicy państwa, co jest warunkiem zastosowania ww. konwencji.

Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w M. dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U.2007.37.235 ze zm.) ma zastosowanie do przewozu międzynarodowego osób, bagażu lub towarów wykonywanego statkiem powietrznym. Pozwany nie wykazał i nie naprowadził twierdzeń w jakich okolicznościach doszło do utraty przesyłki i czy przewóz przesyłki był przewozem statkiem powietrznym. Powódka nie zlecała transportu powietrznego, brak jest w aktach sprawy dowodu przeciwnego. Ponadto słusznym był argument pozwanego, że stosownie do art. 38 ust. 1 ww. konwencji 1 w przypadku przewozu mieszanego, wykonywanego częściowo drogą powietrzną, a częściowo jakimkolwiek innym środkiem przewozu, postanowienia niniejszej konwencji stosuje się, z zastrzeżeniem ustępu 4 artykułu 18, tylko do przewozu lotniczego, jeżeli przy tym odpowiada on warunkom określonym w artykule 1. Pozwana tymczasem nie wykazała w którym momencie doszło do zagubienia przesyłki.

Pozwany zagubił paczki, a tym samym jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania z tego tytułu. Żadna z paczek, których dotyczy niniejszy pozew nie została dostarczona do adresata. Powyższa okoliczność została przyznana przez pozwanego. Pozwany wypłacił częściowe odszkodowania z tego tytułu, co uznać należy za uznanie niewłaściwe długu co do zasady. Pozwany więc powinien wykazać ewentualny brak odpowiedzialności za zaginięcie przesyłki co do zasady, czego nie uczynił (art. 6 kc).

Argumentacja pozwanego związana z wysokością szkody a odwołująca się do konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w M. dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U.2007.37.235 ze zm.) oraz do umowy Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) sporządzonej w G. dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U.1962.49.238 ze zm) nie miała znaczenia dla rozstrzygnięcia w sprawie, skoro nie wykazano, że ww. akty mają w niej zastosowanie. To samo dotyczy powołania się na przepis art. 22 Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w M. dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U.2007.37.235 ze zm.).

Powódka w zakresie zagubienia paczki nr (...) domagała się kwoty (w których nie wykupiła opcji zadeklarowanej wartości przesyłki) wartości przesyłki oraz przewoźnego i opłaty paliwowej.

Wynosi to odpowiednio 25.833,29 zł z tytułu utraconej wartości towaru (wartość towaru wynosiła 26.376 zł, co zostało pomniejszone o wypłaconą przez (...) kwotę 542,71 zł), 212,25 zł z tytułu zwrotu przewoźnego oraz kwoty 20,69 zł z tytułu dopłaty paliw.

Powódka wykazała powyższe okoliczności załączonymi do sprawy dokumentami, opisanymi w stanie faktycznym.

W przypadku paczki, w której Powódki wykupiła opcji zadeklarowanej wartości (nr (...)) domaga się zwrotu zadeklarowanej wartości (pomniejszonej o odszkodowanie wypłacone), tj. kwoty 19.865,51 zł (kwota 20.000,00 zł pomniejszona o 134,49 zł), bowiem każdorazowo przekraczała ona wartość utraconej przesyłki oraz przewoźnego 151,04 zł i opłaty paliwowej 21,15 zł.

Jednocześnie powódka nie była w stanie ustalić wysokości przewoźnego oraz dopłaty paliwowej dla każdej poszczególniej przesyłki, w związku z tym wskazaną na fakturze pozwanej wysokość przewoźnego oraz dopłatę paliwową podzieliła przez liczbę wszystkich paczek w przesyłce otrzymując średnią wysokość przewoźnego i opłaty paliwowej dla jednej paczki.

W ocenie Sądu taki sposób ustalenia wysokości przewoźnego oraz dopłaty paliwowej jest logiczny i w pełni uzasadniony.

Łączna suma odszkodowania należnego W. z tytułu utraty przesyłki przez Przeciwnika wynosi 46.103,93 zł, tj. wysokość zadeklarowanej kwoty przesyłki (20.000,00 zł) oraz wartość paczki wedle faktury sprzedażowej (26.376,00 zł), tam gdzie nie wykupiono opcji zadeklarowanej wartości, zwrot kosztów przewoźnego (134,49 zł i 212,25 zł) oraz opłaty paliwowej (20,69 zł oraz 21,15 zł), pomniejszona o odszkodowanie wypłacone (542,71 zł i 134,49 zł). Taki sposób wyliczenia odszkodowania Sąd w pełni uznaje za uzasadniony.

W niniejszej sprawie jak wskazano, wyżej znajdują zastosowanie przepisy ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

W związku z tym w przypadku utraty przesyłki zastosowanie znajdzie art. 65 ust. 1 Prawa przewozowego, stosownie do którego przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki.

Przepis art. 80 ust. 1 Prawa przewozowego, nakazuje wypłatę odszkodowania do wysokości wartości przesyłki w przypadku jego zagubienia (utrata). Przepis ten jest bezwzględnie obowiązujący a postanowienia umów sprzeczne z jego treścią uznać należy za nieważne na podstawie art. 58 § 1 kc. W związku z tym jakiegokolwiek ograniczanie odpowiedzialności przewoźnika w regulaminie jako pozostające w sprzeczności z treścią tego przepisu uznać należy za nieważne. Dodać należy, że z regulaminu pozwanego nie wynika możliwość ograniczenia odpowiedzialności pozwanego.

Powódka przedłożyła faktury sprzedażowe, tj. faktury na podstawie, których zakupiła wysyłany towar. Ww. stanowi zatem wartość określoną w rachunku dostawcy lub sprzedawcy (art. 80 ust. 1 pkt 1 Prawa przewozowego) oraz wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania (art. 80 ust. 1 pkt 3 Prawa przewozowego).

Ponadto stosownie do art. 82 pkt 1 Prawa przewozowego oprócz odszkodowań określonych w art. 80 i 81 przewoźnik jest obowiązany zwrócić przewoźne i inne koszty związane z przewozem przesyłki: w razie utraty - w pełnej wysokości.

Powyższe uzasadnia żądanie powódki w zakresie zwrotu przewoźnego oraz dopłaty paliwowej.

Podzielenie wartości: „zadeklarowana wartość” przez pozwaną na wszystkie paczki uznać należy za nieuzasadnione. Zadeklarowana wartość jest opcją która określa maksymalną wartość odszkodowania należną stronie wykupującej tą wartość z tytułu zagubienia jednej z paczek w przesyłce. W ocenie Sądu powyższe wynika z § 9 ust 5 OWU usług (...) załączonych do akt sprawy.

Ponadto w ocenie Sądu załączone wydruki przez pozwaną: k. 81-86, nie potwierdzają tez które mają one wykazać zgodnie ze sprzeciwem i Sąd nie poczynił w oparciu o te dokumenty ustaleń dalej idących niż to, że takie dokumenty zostały sporządzone. Powódka załączyła faktury zakupowe do pozwu i w zakresie wysokości szkody sprostała ciężarowi dowodu (art. 6 kc). Faktury proforma są wystawiane na użytek wewnętrzny. Powódka wyjaśniła, że wskazanie jako wartości niższej niż 700 dolarów nastąpiło w związku z informacją od pozwanego, że to usprawni transport.

Stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dokumentów znajdujących się w aktach sprawy oraz akta XVI GCo 1373/17. Ich wiarygodność nie budziła wątpliwości Sądu. Czym innym jest kwestia okoliczności które mogą być na ich podstawie ustalone.

W ocenie Sądu niezasadny był zarzut przedawnienia. Wobec zastosowania przepisów Prawa przewozowego w sprawie znajdzie zastosowanie art. 77 ust. 1 i art. 77 ust. 3 pkt 1. Termin przedawnienia (roczny) rozpoczął bieg od dnia rozpoznania reklamacji, tj. odpowiednio w dniu 17 stycznia 2017 r. oraz od dnia 25 lipca 2017 r. Dnia 20 grudnia 2017 r. w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy, XVI Wydział Gospodarczy, w sprawie o sygn. XVI GCo 1373/17 odbyła się posiedzenie w sprawie zawiązania do próby ugodowej m.in. dot. przesyłek, których dotyczy pozew, na którym nie doszło do zawarcia ugody. Składając wniosek o zawiązanie do próby ugodowej (dokumenty w aktach sprawy XVI GCo 1373/17) doszło do przerwy biegu przedawnienia. Wniosek został złożony w dniu 17 października 2017 r. (art. 123 § 1 kc). Pozew w niniejszej sprawie został wniesiony w dniu 15 maja 2018 r.

O odsetkach orzeczono na podstawie art. 481 § 1 i 2 kc. W zakresie odsetek pozwana nie kwestionowała sposobu ich naliczenia. W ocenie Sądu od dnia 12 września 2017 r. pozwana pozostawała w opóźnieniu.

Wobec powyższego orzeczono jak w pkt I postanowienia.

W pkt II wyroku zasądzone o kosztach procesu na podstawie art. 98 § 1 kpc. Pozwana przegrała proces w całości. Na koszty procesu składała się opłata od pozwu (2306 zł), opłata skarbową od pełnomocnictwa (17 zł) oraz wynagrodzenia pełnomocnika procesowego w stawce minimalnej (3600 zł).

Apelację od powyższego wyroku złożyła pozwana zaskarżając go w całości i domagając się jego zmiany przez oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie na rzecz pozwanej zwrotu kosztów procesu za obie instancje, ewentualnie uchylenia zaskarżonego orzeczenia i przekazania sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania.

Pozwana sformułowała w apelacji następujące zarzuty:

I. naruszenia prawa materialnego:

1) art. 1 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe w zw. z art. 1 ust. 1 Konwencji z 19 maja 1956 r. o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), przez nieuzasadnione uznanie, że dla oceny zakresu oraz granic odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanej ma zastosowanie Prawo przewozowe, nie zaś

Konwencja CMR, podczas gdy wykonywany przez pozwaną przewóz miał charakter międzynarodowy, a okoliczność miejsca utraty przesyłek, w kraju czy za granicą, nie ma żadnego wpływu na zastosowanie reguł konwencyjnych, które stanowią *lex specialis* w stosunku do przepisów Prawa przewozowego;

2) art. 23 ust. 3, 4 i 7 Konwencji CMR, przez ich niezastosowanie i w konsekwencji przyjęcie, że odpowiedzialność powódki za utratę przesyłki nadanej za numerem dowodu nadania (...) nie jest ograniczona do kwoty stanowiącej iloczyn: 8,33 jednostek rozliczeniowych SDR x waga przesyłki (12 kg) x kurs średni SDR z daty nadania przesyłki (5,4293 PLN) = 542,71 PLN;

3) art. 27 ust. 1 Konwencji CMR, przez jego niezastosowanie skutkujące zasądzeniem od pozwanej ustawowych odsetek za opóźnienie od 46.103,93 PLN od 12 września 2017 r. zamiast odsetek w wysokości 5% rocznie od kwot stanowiących odszkodowanie za utratę przesyłek od dnia wniesienia reklamacji dotyczącej każdej z nich;

II. naruszenia przepisów prawa procesowego:

4) art. 233 § 1 k.p.c., przez nieuzasadnione przyjęcie, że faktury proforma zawierające określenie wartości przesyłek, które zostały pozwanej przez powódkę przekazane przy ich nadawaniu, nie mają żadnego znaczenia dla ustalenia, że zadeklarowana przez powódkę wartość przesyłki została zawyżona, podczas gdy ze wskazanych dokumentów bezspornie wynika, iż powódka zawyżyła kwotę deklarowanej wartości przesyłki.

Powódka złożyła odpowiedź na apelację, w której domagała się oddalenia apelacji powódki oraz zasądzenia od pozwanej zwrotu kosztów procesu za postępowanie przed Sądem II instancji. Stała na stanowisku, że Sąd Rejonowy prawidłowo nie stosował przepisów Konwencji CMR, gdyż przesyłki stanowiące przedmiot sporu były transportowane drogą lotniczą międzynarodową, a pozwana w toku postępowania nie wykazała nawet jakimi środkami transportu nastąpił przewóz, ani też na jakim etapie transportu przesyłki zaginęły. Zdaniem powódki zastosowania nie znajduje też art. 2 ust. 1 Konwencji CMR, bo mowa w nim o sytuacji, w której pojazd drogowy zawierający towary jest przewożony innym środkiem transportu, bez przeładunku. Co do wartości przesyłek podniosła zaś, że Sąd I instancji nie opierał się na fakturach proforma ale na podstawie faktur zakupowych złożonych przez powódkę.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Na podstawie art. 9 ust. 4 ustawy z dnia 4 lipca 2019 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1469) sprawa została rozpoznawana zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2019 r. poz. 1460) – zwanej „k.p.c.” – w brzmieniu obowiązującym przed 7 listopada 2019 r.

Wywiedziona przez pozwaną apelacja okazała się bezzasadna i jako taka podlegała oddaleniu przez Sąd Okręgowy na podstawie art. 385 k.p.c.

Odnosząc się w pierwszej kolejności do zarzutu naruszenia przez Sąd Rejonowy art. 233 § 1 k.p.c. – a zatem do zarzutu nieprawidłowej oceny dowodów przez Sąd I instancji – zaznaczyć trzeba, że na tle tego przepisu, w orzecznictwie utrwalili się poglądy, według którego skuteczne podniesienie zarzutu naruszenia (wynikającej z niego) zasady swobodnej oceny dowodów nie może polegać na wskazaniu przez stronę alternatywnego stanu faktycznego, ustalonego przez nią na podstawie własnej oceny dowodów [por. m.in. uzasadnienie wyroku SN z 29.06.2004 r. w sprawie II CK 393/03, Legalis nr 75486; uzasadnienie wyroku SN z 18.06.2004 r. w sprawie II CK 369/03, Legalis nr 75484], ale wymaga wykazania, że brak jest powiązania (w świetle kryteriów logiki formalnej i zasad doświadczenia życiowego) przyjętych wniosków z zebranym materiałem dowodowym.

Dopiero w takiej sytuacji możliwe jest skuteczne podważenie oceny dowodów dokonanej przez Sąd – nie jest tu wystarczająca sama polemika prowadząca do wniosków odmiennych czy wygodnych dla strony, lecz wymagane jest wskazanie, w czym konkretnie wyraża się brak logiki lub uchybienie regułom doświadczenia życiowego w przyjęciu wniosków kwestionowanych [por. uzasadnienie wyroku SN z 27.09.2002 r. w sprawie IV CKN 1316/00, Legalis nr

278351; uzasadnienie wyroku SN z 27.09.2002 r. w sprawie II CKN 817/00, Legalis nr 59468; uzasadnienie wyroku SA w Krakowie z 12.09.2017 r. w sprawie I ACa 347/17, Legalis nr 1785932].

Nie jest zatem wystarczające samo przekonanie strony o innej, niż przyjął Sąd, wadze i znaczeniu poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie, niż ocena dokonana przez ten Sąd. Skarżący musi – odwołując się do argumentów jurydycznych – wykazać, że Sąd naruszył wynikające z art. 233 § 1 k.p.c. zasady oceny wiarygodności i mocy dowodów i że naruszenie to mogło mieć wpływ na wynik sprawy [por. P. w: red. S., Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Komentarz. Art. 1-505³⁹. Tom I, W. 2019, art. 233 k.p.c.].

Pozwana tymczasem – odwołując się do art. 788 § 1 k.c. stanowiącego, że odszkodowanie za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki w czasie od jej przyjęcia do przewozu aż do wydania odbiorcy nie może przewyższać zwykłej wartości przesyłki, chyba że szkoda wynikła z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika – kwestionując wysokość ustalonej przez Sąd Rejonowy zwykłej wartości utraconych przesyłek ograniczała się w zasadzie tylko do tego, że jej zdaniem tą zwykłą wartość przesyłki ustalać należy w oparciu o faktury proforma, a nie w oparciu o faktury zakupu, a to z uwagi na to, że to wartość z faktur proforma zgłoszona została organom celnym, jednocześnie sugerując, że skoro to nie wartość z tych faktur miałyby stanowić o zwykłej wartości rzeczy znajdujących się w przesyłkach, to powódka celowo wykazała zaniżoną ich wartość wobec organów celnych. W ocenie Sądu Okręgowego jednak nie kwestia ewentualnego podjęcia próby wprowadzenia organów celnych w błąd przesądza o zwykłej wartości przesyłki ustalonej na gruncie procesu cywilnego, lecz rzeczywista zwykła wartość utraconej przesyłki, a tę należy rozpatrywać na gruncie Prawa przewozowego w oparciu o art. 40 tej ustawy, zgodnie z którym jeżeli wartość przewożonych rzeczy nie wynika z rachunku sprzedawcy lub dostawcy ani z obowiązującego cennika, nadawca może zadeklarować ich wartość w liście przewozowym. W doktrynie z kolei na tle tego przepisu zaznacza się, iż deklaracja wartości przesyłki towarowej możliwa jest jedynie w sytuacji, gdy brak jest rachunku sprzedawcy lub dostawcy albo obowiązującego cennika. Jeżeli wartość wynika z któregośkolwiek z tych dokumentów, deklaracja nie wywiera żadnych skutków prawnych, co oznacza, iż przy ustalaniu wysokości odszkodowania za szkodę w przesyłce bierze się pod uwagę nie wartość zadeklarowaną, ale wartość wynikającą z rachunku lub cennika [por. T. S., Prawo przewozowe. Komentarz, W. 2008, art. 40].

To wyżej przytoczony przepis Prawa przewozowego wprost zatem nakazuje w pierwszej kolejności opierać się przy ustalaniu wartości przesyłki na dokumentach przedstawiających cenę, za jaką rzeczy znajdujące się w przesyłce zostały nabyte. Skoro zaś powódka przedstawiła faktury zakupu tych rzeczy o nr (...) i nr (...), jak też wskazała, że w przesyłkach znajdowały się rzeczy wymienione w pozycjach (...) pierwszej z tych faktur (k. 20 akt sprawy) i w pozycjach 1-9 drugiej (k. 43 akt sprawy), to w okolicznościach niniejszej sprawy Sąd Rejonowy nie miał jakichkolwiek podstaw do tego, aby nie opierać się na tych dokumentach i uznać, że nie pozwalają one na ustalenie wartości utraconych przesyłek. Tym samym pozwana w apelacji nie zdołała w żaden sposób podważyć poprawności oceny dokonanej przez Sąd I instancji w świetle zasad logiki formalnej, jak też w świetle zasad doświadczenia życiowego, Czyniło to – wobec utrwalonego i przytoczonego wyżej orzecznictwa – zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. niezasadnym, a w konsekwencji niezaskługującym na aprobatę Sądu Odwoławczego. Stąd też Sąd II instancji ustalenia stanu faktycznego poczynione przez Sąd Rejonowy i dokonana przezeń ocenę dowodów przyjął za własną, bez potrzeby ponownego ich przytaczania.

Wyraźnie też trzeba podkreślić, że pozwana w toku postępowania przed Sądem Rejonowym nie kwestionowała tego, iż przedstawione przez powódkę faktury odnoszą się do towarów nadanych jako zagubione przesyłki. Zarzut, jakoby powódka nie udowodniła w toku procesu, że utracone przesyłki zawierały właśnie rzeczy wskazane w pozycjach 6-24 i 34-35 faktury VAT nr (...) oraz w pozycjach 1-9 faktury VAT nr (...), pozwana podniosła dopiero przedstawiając swoje stanowisko w czasie rozprawy apelacyjnej, wobec czego zarzut ten został przez Sąd Okręgowy uznany za spóźniony w świetle art. 381 k.p.c., bowiem charakter tych zarzutów pozwalał pozwanej na ich podniesienie już w sprzeciwie do wydanego w niniejszej sprawie jeszcze w postępowaniu upominawczym nakazu zapłaty. Zakwestionowanie, że został wykazany przez stronę powodową fakt o fundamentalnym znaczeniu dla sprawy, jakim jest zawartość utraconej przesyłki (determinująca możliwość ustalenia jej wartości), powinno stanowić jeden z podstawowych zarzutów składających się na linię obrony obraną od samego początku procesu przez pozwaną.

Tymczasem zarzut ten nie został podniesiony ani w toku postępowania przed Sądem I instancji, ani też w wywiedzionej apelacji, co sprawia, że podniesienie go dopiero w toku prezentacji stanowiska w sprawie na rozprawie apelacyjnej jawić się musi jako oczywiście spóźnione w świetle art. 381 k.p.c. Co więcej – niezakwestionowanie przez pozwaną w toku postępowania przed Sądem I instancji tożsamości rzeczy wskazywanych przez powódkę z rzeczami, które znajdowały się w utraconych przesyłkach (milczenie w tym zakresie), w świetle zebranego materiału dowodowego mogło prowadzić Sąd Rejonowy do zasadnego przyjęcia w oparciu o art. 230 k.p.c. tych faktów jako uznanych za przyznane. Z uwagi na fundamentalny charakter takiego zarzutu dla całego toku postępowania dowodowego przed Sądem I instancji, nie sposób jednocześnie przyjąć, ażeby potrzeba powołania tych twierdzeń przez pozwaną wynikała dopiero na etapie postępowania apelacyjnego, gdyż od samego początku pozwana mogła bronić się tym, że powódka nie wykazała, że utracone przesyłki zawierały właśnie te rzeczy, w oparciu o faktury zakupu których powódka dąży do wykazania wartości utraconych przesyłek.

Sąd Okręgowy tym samym – uznając powyższe zarzuty dotyczące prawidłowości ustalenia stanu faktycznego sprawy za spóźnione – pominął rozpoznając sprawę w drugiej instancji te twierdzenia podnoszone przez pozwaną.

Przechodząc do oceny podniesionych przez pozwaną w apelacji zarzutów naruszenia przepisów prawa materialnego dostrzec trzeba, że sprowadzały się one do zakwestionowania prawidłowości przyjęcia przez Sąd Rejonowy, że w sprawie znajdują zastosowanie przepisy ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1983). Pozwana dążyła bowiem do wykazania, że zastosowanie powinny mieć czy to przepisy Konwencji z dnia 19 maja 1956 r. o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238), czy też przepisy Konwencji z dnia 28 maja 1999 r. o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montrealaska) (Dz. Urz. UE L z 2001 r. Nr 194, str. 39), przy czym sama pozwana w apelacji nie była w stanie konsekwentnie zdecydować się, który z tych aktów prawnych powinien właściwie znajdować zastosowanie w okolicznościach niniejszej sprawy, w której przedmiotem umowy stron był przewóz ze S. w Polsce do siedziby spółki (...) w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Zakres zastosowania Konwencji CMR określa jej art. 1 ust. 1 stanowiąc, że niniejszą Konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się, z doprecyzowaniem, że przez „pojazdy” rozumieć należy samochody, pojazdy członowe, przyczepy i naczepy, stosownie do ich określenia w art. 4 Konwencji o ruchu drogowym z dnia 19 września 1949 r. oraz z wyłączeniem wskazanym w art. 1 ust. 4 Konwencji CMR.

Między stronami nie było sporu co do tego, że przewóz w niniejszej sprawie dokonywany był nie tylko jako przewóz drogowy pojazdem w rozumieniu art. 1 ust. 2, ale także drogą lotniczą, stąd pozwana regulacji powstałego między stronami stosunku prawnego upatrywała w Konwencji Montrealaskiej, której zakres zastosowania określa jej art. 1 ust. 1 niniejsza Konwencja stosuje się do każdego międzynarodowego przewozu osób, bagażu lub ładunku dokonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem. Stosuje się ona również do przewozu bezpłatnego dokonywanego statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego, z uwzględnieniem art. 1 ust. 3, który stanowi, że przewóz, który ma być dokonany przez kilku kolejnych przewoźników uważany jest, do celów niniejszej Konwencji, za jeden przewóz niepodzielny, jeśli uważany był przez strony za jedną czynność, niezależnie od tego, czy został objęty jedną umową, czy też szeregiem umów, oraz nie traci on swojego charakteru międzynarodowego jedynie dlatego, że jedna umowa lub szereg umów podlega całkowicie wykonaniu na obszarze tego samego Państwa.

Niemniej multimodalny charakter przewozu, jaki miał miejsce w niniejszej sprawie, w ocenie Sądu Okręgowego a limine wykluczał możliwość zastosowania Konwencji Montrealaskiej właśnie z uwagi na przytoczony wyżej art. 1 ust. 1 Konwencji, który dla jej zastosowania wymaga, aby międzynarodowy przewóz ładunku dokonywany był statkiem powietrznym, gdy tymczasem bezsporne było, że część przewozu na podstawie zawartej przez strony umowy odbywała się drogą lądową, a jednocześnie nie zostało przez żadną ze stron udowodnione, na którym etapie przewozu (drogowym czy lotniczym) utracono przesyłki. Zwrócić tu należało uwagę również na art. 38 ust. 1 Konwencji

Montrealkiej, zgodnie z którym w przypadku przewozu kombinowanego, dokonywanego częściowo drogą lotniczą i częściowo innymi rodzajami przewozu, postanowienia niniejszej Konwencji stosuje się, z zastrzeżeniem art. 18 ust. 4, tylko do przewozu lotniczego, pod warunkiem że przewóz lotniczy wchodzi w zakres warunków ustanowionych w art. 1. Zastosowanie tej Konwencji ograniczone jest tym samym tylko do lotniczej części wykonywanego przewozu multimodalnego, a co za tym idzie niewykazanie, że do utraty przesyłki doszło właśnie na lotniczym etapie przewozu nie pozwala na zastosowanie Konwencji Montrealskiej dla określenia zasad i granic odpowiedzialności pozwanej wobec powódki w niniejszej sprawie z tytułu utraty przesyłek.

Na tle Konwencji Montrealskiej z kolei w doktrynie wskazuje się, że jej art. 38 ust. 1 zawiera domniemanie, że przepisy konwencji o odpowiedzialności przewoźnika znajdują zastosowanie nawet wówczas, gdy do zdarzenia wywołującego szkodę doszło na odcinku przewozu innym niż lotniczy, o ile żadna ze stron nie będzie w stanie obalić tego domniemania, co ma służyć rozwiązaniu problemu szkód niezlokalizowanych, a jednocześnie nie wywołuje konfliktu z innymi konwencjami dotyczącymi przewozu jednym środkiem transportu. Tym niemniej art. 38 ust. 1 dotyczy wyłącznie sytuacji, w której przewóz na odcinku innym niż lotniczy jest wykonywany w wypełnieniu umowy przewozu lotniczego, w celu załadowania, dostawy lub przeładunku. Jeżeli jednak strony umowy nie ukształtowały jej jako umowy o przewóz lotniczy z uzupełniającymi odcinkami wykonywanymi innymi niż samolot środkami transportu, ale wyraźnie umówiły się na przewóz multimodalny, to wówczas reguła z art. 18 ust. 4 zdanie pierwsze Konwencji Montrealskiej nie znajduje zastosowania [por. D. D., P. multimodalny w świetle konwencji przewozowych, Przegląd Prawa Handlowego z 2015 r. Nr 11, s. 30-35].

Pozwana jednocześnie zastosowania Konwencji CMR w niniejszej sprawie upatrywała jeszcze w oparciu o jej art. 2 ust. 1, który stanowi, że jeżeli pojazd zawierający towary przewożony jest na części drogi morzem, koleją, śródlądową drogą wodną lub powietrzem, bez przeładunku, z wyjątkiem ewentualnego zastosowania postanowień artykułu 14, niniejszą Konwencję stosuje się mimo to do całości przewozu. Jednak w miarę udowodnienia, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy towaru, które zdarzyło się w czasie przewozu innym rodzajem transportu niż drogowy, nie zostało spowodowane działaniem lub zaniechaniem ze strony przewoźnika drogowego, lecz że wynika ono z faktu, który mógł zdarzyć się tylko w trakcie i na skutek przewozu innego niż drogowy, odpowiedzialność przewoźnika drogowego jest określona nie przez niniejszą Konwencję, lecz w sposób, według którego byłaby określona odpowiedzialność przewoźnika innego niż drogowy, gdyby umowa przewozu została zawarta między nadawcą a tym przewoźnikiem o sam przewóz towaru, zgodnie z obowiązującymi postanowieniami prawa, dotyczącymi przewozu towarów innym rodzajem transportu niż drogowy. Jednak w braku takich postanowień odpowiedzialność przewoźnika drogowego będzie określona niniejszą Konwencją. Dostrzec na tle tego przepisu trzeba, iż mowa w nim o przewozie na części drogi innym środkiem transportu pojazdu zawierającego towary, a co za tym idzie zastosowanie Konwencji CMR w takim przypadku możliwe jest tylko wówczas, gdy to cały przewożący przesyłkę pojazd jest jednocześnie przewożony innym środkiem transportu (czyli morzem, koleją, śródlądową drogą wodną lub powietrzem). Tymczasem żadne dowody czy twierdzenia stron w niniejszej sprawie nie wskazywały na to, ażeby to pojazd drogowy przewożący przesyłkę miał być następnie przewożony drogą powietrzną na pokładzie statku powietrznego, bez wypakowywania załadowanej na ten pojazd przesyłki powódki. Wskazany przepis tym samym nie może stanowić w niniejszej sprawie podstawy dla przyjęcia, że odpowiedzialność pozwanej kształtowała Konwencja CMR, a nie przepisy ustawy – Prawo przewozowe.

Mając to na względzie dostrzec trzeba, że problematyka przewozu intermodalnego nie była dotychczas przedmiotem czy to publikowanego orzecznictwa Sądu Najwyższego, czy też rozważań doktryny, w zakresie w jakim rozpatrywana by być miała kwestia stosowania Konwencji CMR do drogowego odcinka przewozu multimodalnego i to mimo tego, iż tego rodzaju przewóz (np. najpierw drogą morską, potem koleją i na końcu w pojeździe w ramach przewozu drogowego) często występuje w praktyce obrotu prawnego. (...) przewóz multimodalny nie jest również obecnie przedmiotem żadnej wielostronnej umowy międzynarodowej, a podejście do tych kwestii bywa różne w zależności od linii przyjętej przez orzecznictwo poszczególnych państw. Różnica w podejściu dotyczy przy tym przede wszystkim wykładni art. 1 ust. 1 Konwencji CMR i odpowiedzi na pytanie, czy przez pojęcie „umowa o zarobkowy przewóz drogowy towarów” należy rozumieć tylko umowę przewozu, w której strony umówiły się wyłącznie na przewóz towaru pojazdem samochodowym jak to wynika np. z orzeczenia niemieckiego B. z 17 lipca 2008 r., czy też odmiennie –

jak np. w brytyjskim orzeczeniu C. of A. w sprawie Quantum potwierdzonym przez Izbę L. w wyroku z 16 maja 2007 r. – każdą umowę przewozu, w której strony przewidziały lub choćby dopuściły przewóz towaru pojazdem samochodowym i rzeczywiście przewóz był w ten sposób wykonywany. Część doktryny wobec powyższego wskazuje na konieczność autonomicznej interpretacji wskazanego pojęcia, w oderwaniu od uregulowań krajowych [por. D. D., Stosowanie Konwencji CMR do odcinka drogowego przewozu multimodalnego, Zeszyty (...) Nr 739, Problemy (...) i Logistyki z 2012 r. Nr 17]. Na tle sprawy Quantum doktryna przyjmuje także, iż od odcinka drogowego przewozu znajduje zastosowanie Konwencja CMR, jeżeli przewoźnik zobowiązał się do przewozu towaru drogą, ale zastrzegł sobie możliwość skorzystania z innego środka transportu, gdyż w takim przypadku dokonanie przewozu drogą stanowiło główne zobowiązanie przewoźnika [por. D. D., Stosowanie Konwencji CMR do odcinka drogowego przewozu multimodalnego]. Niemniej Konwencja CMR i tak można znaleźć zastosowanie tylko do drogowego odcinka transportu multimodalnego.

W okolicznościach niniejszej sprawy dostrzec trzeba, że w istocie strony zawierając umowy przewozu, w trakcie wykonywania których zaginęły sporne przesyłki, wcale nie precyzowały tego, jakimi środkami transportu ma zostać dokonany przewóz. Jedynie na podstawie miejsca przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca jej planowanego dostarczenia można domniemywać, że miał to być przewóz łączony, a więc częściowo drogowy, a częściowo lotniczy. Jednocześnie strona pozwana, na której to – jako podważającej istnienie po jej stronie jako przewoźnika odpowiedzialności za zaginięcie przesyłki – spoczywał ciężar dowodu w tym zakresie stosownie do art. 6 k.c., w żaden sposób nie wykazała, na którym odcinku przewozu doszło do zaginięcia przesyłki. Co za tym idzie zebrany w sprawie materiał dowodowy nie pozwalał ani na przyjęcie, że do odpowiedzialności pozwanej znajduje zastosowanie Konwencja CMR (gdyż nie wykazano, ażeby do zaginięcia przesyłek doszło na drogowym odcinku przewozu, jak też nie wykazano, żeby to pojazd był przewożony drogą powietrzną w stanie załadowanym, aby mogła znaleźć zastosowanie ta Konwencja), ani na przyjęcie, że do odpowiedzialności pozwanej znajduje zastosowanie Konwencja Montrealska, gdyż nie wykazano, ażeby czy to przesyłki zaginęły na lotniczym etapie przewozu, ani też, żeby do ich zaginięcia doszło na etapie transportu samochodowego w warunkach jej art. 18.

Jedyną możliwością na gruncie niniejszej sprawy było zatem odwołanie się do przepisów ustawy – Prawo przewozowe, w tym w szczególności do art. 65 ust. 1 tej ustawy, który stanowi, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki, bowiem powódka zdołała udowodnić w toku postępowania dowodowego ziszczenie się określonych w zacytowanym przepisie przesłanek odpowiedzialności przewoźnika, tj. zaistnienie utraty przesyłek w okresie od przyjęcia przesyłek do przewozu do ich wydania, które to wydanie ostatecznie – ze względu na utratę przesyłek – nigdy nie nastąpiło. Stąd też zakres odpowiedzialności pozwanej jako przewoźnika rozpatrywać należało na podstawie art. 80 ust. 1 Prawa przewozowego, stanowiącym, że wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki nie może przewyższać wartości, którą ustala się na podstawie i w następującej kolejności ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy albo ceny wynikającej z cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu bądź wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania. Zastosowanie powyższego przepisu korespondowało zresztą z rozważaną na wstępie kwestią prawidłowego ustalenia wartości utraconych przesyłek przez Sąd Rejonowy w oparciu o złożone przez powódkę faktury zakupu rzeczy, które znajdowały się w utraconych przesyłkach.

W konsekwencji – skoro w okolicznościach niniejszej sprawy brak jest podstaw do zastosowania czy to Konwencji CMR czy też Konwencji Montrealskiej – nie sposób zdaniem Sądu Okręgowego uznać, ażeby potwierdziły się podnoszone przez pozwaną zarzuty naruszenia przepisów prawa materialnego znajdujących się w tych aktach prawnych, ze względu na ich niezastosowanie. Co za tym idzie przyjąć należało, że Sąd Rejonowy rozstrzygając niniejszą sprawę prawidłowo przyjął, że zastosowanie znajdują przepisy ustawy – Prawo przewozowe (mając zwłaszcza na względzie domniemanie z jej art. 1 ust. 3), w tym w szczególności podstawę prawną odpowiedzialności pozwanej jako przewoźnika stanowi jej art. 65 ust. 1, nie zaś przepisy Konwencji CMR (a tym bardziej przepisy Konwencji Montrealskiej). O takiej ocenie w szczególności przemawia fakt, iż pozwana co do zasady przyznała istnienie po jej

stronie odpowiedzialności za utratę przesyłek, gdyż wypłaciła z tego tytułu powódce częściowe odszkodowanie w wyniku zgłoszonych reklamacji.

W związku z powyższym apelacja pozwanej, jako niezasadna, podlegała oddaleniu przez Sąd Okręgowy, o czym w punkcie I orzeczono na podstawie art. 385 k.p.c.

O kosztach postępowania apelacyjnego przed Sądem Okręgowym orzeczono w punkcie II na podstawie art. 108 § 1 w zw. z art. 98 § 1 k.p.c., stosując zasadę odpowiedzialności za wynik sprawy, albowiem powódka wygrała to postępowanie w całości. Na poniesione przez nią koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw złożyło się wynagrodzenie jednego radcy prawnego (art. 98 § 3 w zw. z art. 99 k.p.c.) w wysokości 1.800 zł stosownie do § 10 ust. 1 pkt 1 w zw. z § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych.

Wskazać przy tym trzeba, że stopień skomplikowania sprawy nie uzasadniał uwzględnienia zawartego w odpowiedzi na apelację wniosku powódki o zasądzenie zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w wysokości dwukrotności stawki minimalnej. Kryteria oceny nakładu pracy określa § 15 rozporządzenia, który w ust. 3 wskazuje, że ustalenie opłaty za czynności radcy prawnego w wysokości wyższej niż stawka minimalna może być uzasadnione niezbędnym nakładem pracy radcy prawnego (w szczególności poświęconym czasem na przygotowanie się do prowadzenia sprawy, liczbą stawień w sądzie, w tym na rozprawach i posiedzeniach, czynnościami podjętymi w sprawie, w tym czynnościami podjętymi w celu polubownego rozwiązania sporu, również przed wniesieniem pozwu), wartością przedmiotu sprawy, wkładem pracy radcy prawnego w przyczynienie się do wyjaśnienia okoliczności faktycznych istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy, jak również do wyjaśnienia i rozstrzygnięcia istotnych zagadnień prawnych budzących wątpliwości w orzecznictwie i doktrynie, czy wreszcie rodzajem i zawilocią sprawy (w szczególności trybem i czasem prowadzenia sprawy, obszernością zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym gdy dopuszczono i przeprowadzono dowód z opinii biegłego lub biegłych sądowych, dowód z zeznań świadków, dowód z dokumentów, o znacznym stopniu skomplikowania i obszerności).

W okolicznościach niniejszej sprawy jako całości trudno przyjąć, ażeby konieczny nakład pracy radcy prawnego w ramach postępowania apelacyjnego przewyższał stopień standardowy w tego rodzaju sprawach. Wprawdzie sprawa dotyczyła materii budzącej wątpliwości w doktrynie i w orzecznictwie, a sprowadzającej się do zakresu i podstawy odpowiedzialności przewoźnika w przypadku multimodalnego przewozu towarów, niemniej jednak pozwana w apelacji podniosła te same argumenty i zarzuty, co w postępowaniu pierwszoinstancyjnym, a więc siłą rzeczy i polemika z tymi zarzutami sprowadzała się do powtórzenia argumentów wcześniej przytoczonych.

Stąd też Sąd Okręgowy uznał, że brak jest podstaw do podwyższenia kwoty wynagrodzenia radcy prawnego, której obowiązek zwrotu został nałożony na stronę pozwaną jako przegrywającą postępowanie apelacyjne.

Patrycja Baranowska

Natalia Pawłowska-Grzelczak

Aleksandra Wójcik-Wojnowska

ZARZĄDZENIE

1. (...)
2. (...)
3. (...)
4. (...)