

UZASADNIENIE

Powódka R. G. domagała się zasądzenia od pozwanej (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w P. kwoty 37 150,99 zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych tytułem wynagrodzenia za świadczone na rzecz pozwanej usługi transportowe.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwana wniosła o oddalenie powództwa. Pozwana przyznała, że powódka wykonała zlecenia wykonania przewozu, na podstawie których domaga się zapłaty wynagrodzona, wskazała jednak, że dokonała potrącenia z wierzytelnością powódki wzajemnej wierzytelności przysługującej pozwanej w związku ze szkodą wyrządzoną przez powódkę przy wykonywaniu zlecenia transportowego z 8 lipca 2015 r., które pozwana otrzymała od (...) S.A. w W., a którego wykonania podjęła się powódka.

Pismem z 22 lutego 2017 r. (...) spółka akcyjna w W. zgłosiła interwencję uboczną po stronie pozwanej, wnosząc o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów postępowania. Interwenient potwierdził, że zlecił pozwanej wykonanie przewozu silników marki H. (...) (...) do Polski, który to towar przed jego wydaniem odbiorcy uległ uszkodzeniu.

Wyrokiem z 26 marca 2018 r. Sąd Rejonowy Szczecin Centrum w S. (sygn. akt X GC 2256/16) zasądził od pozwanej na rzecz powódki kwotę 37.150,99 zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych od kwot: 5.035,17 zł od 5 lipca 2016 r., 4.299,69 zł od 5 lipca 2016 r., 4.846,56 zł od 8 lipca 2016 r., 4.577,31 zł od 8 lipca 2016 r., 1.064,42 zł od 8 lipca 2016 r., 3.583,27 zł od 8 lipca 2016 r., 1.168,50 zł od 10 lipca 2016 r., 5.037,33 zł od 10 lipca 2016 r., 3.769,37 zł od 15 lipca 2016 r., 3.769,37 zł od 15 lipca 2016 r. (punkt I) oraz zasądził od pozwanego na rzecz powódki koszty procesu w kwocie 7.258 zł, w tym w tym kwotę 5.400 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Powyższe rozstrzygnięcie zostało oparte na następujących ustaleniach faktycznych:

H. (...) w G. (...) zleciła T. F. (...) w W. (...), wykonanie przewozu 512 silników o łącznej wadze 14 624 kg z firmy (...) z miejscowości G. (...) do (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W.. T. F. (...) w W. wykonanie przewozu powierzyła (...) spółce akcyjnej w W.. Zleceniem nr (...) z 8 lipca 2015 r. (...) spółka akcyjna w W. zleciła pozwanej (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w P. wykonanie przewozu silników o wadze 14 624 kg z firmy (...) z miejscowości G. (...) do (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W.. Pozwana (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w P. w dniu 10 lipca 2015 r. wykonanie przewozu zleciła powódce R. G., prowadzącej działalność gospodarczą pod nazwą (...). Podczas rozładunku, w wyniku przesunięcia towaru zbyt mocno do przodu, doszło do przewrócenia się dwóch palet z silnikami H., które spadły z samochodu na ziemię - beton. Na paletach tych umieszczone były 32 silniki w kartonach.

W dniu 30 października 2015 r. T. F. (...) w W. obciążyła (...) spółkę akcyjną w W. kwotą 8 840 EUR tytułem odszkodowania za uszkodzenie przesyłki podczas rozładunku. Pismem z 30 listopada 2015 r. (...) spółka akcyjna w W. wystąpiła do pozwanej (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w P. z reklamacją za wadliwie wykonaną usługę przewozu. Powódka dokonała zgłoszenia szkody do swojego ubezpieczyciela (...) S.A. w W.. Ostatecznie wobec nienadesłania wymaganych dokumentów ubezpieczyciel odmówił wypłaty odszkodowania

Uszkodzone silniki zostały zwrócone do nadawcy H. (...) przez importera H. (...) i prawdopodobnie zostały przekazane do szkół technicznych, jako pomoce dydaktyczne. Odbiorca przesyłki (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w W. otrzymała od H. (...) w miejsce uszkodzonych nowe, sprawne silniki.

Pismem z 2 czerwca 2016 r. (...) spółka akcyjna w W. złożyła pozwanej oświadczenie o potrąceniu kwoty 37 150,99 zł.

W dniu 5 lipca 2016 r. Spółka (...) złożyła powódce R. G. oświadczenie o potrąceniu kwoty 37 150,99 zł, wyjaśniając, że tożsamą kwotą została obciążona przez (...) spółki akcyjnej w W. w związku z uszkodzeniem towaru w dniu 15 lipca

2015 r. Pozwana oświadczyła, że dokonuje potrącenia z fakturami VAT wystawionymi przez powódkę w związku z realizacją zleceń, tj. (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...).

Podstawą prawną w oparciu, o którą pozwana mogłaby dokonać potrącenia wzajemnych wierzytelności stron, stanowił, zdaniem Sądu, art. 498 k.c., natomiast zasadności roszczenia wzajemnego pozwanej upatrywać należy w treści art. 17 ust. 1 Konwencji CMR. Powódka w toku postępowania nie próbowała się zwolnić z odpowiedzialności za powstałą w przewożonym ładunku szkodę na zasadach ustalonych art. 17 ust. 2 i 4 Konwencji CMR, co więcej przyznała, że podczas wykonywanego przez nią przewozu (podczas rozładunku) doszło do uszkodzenia 2 palet na których ulokowano przewożone silniki.

Większych wątpliwości nie budziła co do zasady także wysokość szkody poniesionej w związku z uszkodzeniem silników w wyniku upadku, która odpowiada ich równowartości. Zebrany w sprawie materiał dowodowy jednoznacznie wskazuje, że przedmiotem przewozu było 512 silników o wartości 263,75 EUR każdy, tj. łącznie 135 040 EUR, co oznacza, że wartość 32 silników znajdujących się na 2 paletach wynosi 8 440 EUR i może zostać uznana za realnie poniesioną szkodę, tym bardziej, że kwota ta nie przekracza także kwoty ustalonej zgodnie z art. 23 ust. 1 Konwencji.

Mimo, iż w okolicznościach niniejszej sprawy ziściły się przesłanki aktualizujące odpowiedzialność powódki na gruncie art. 17 ust. 1 Konwencji, złożone przez pozwaną oświadczenie o potrąceniu nie mogło, według Sądu, zostać uznane za skuteczne.

Sposób wykonywania przewozu wyklucza możliwość uznania go za tzw. przewóz sukcesywny w rozumieniu art. 34 Konwencji. W przedstawionym stanie faktycznym utworzony łańcuch przewozowy postrzegać należy jako podwykonawstwo przewozu w rozumieniu w art. 3 Konwencji. Powierzenie wykonania przewozu innym osobom w ramach podwykonawstwa przewozu nie powoduje powstania stosunku prawnego pomiędzy nadawcą przesyłki, a dalszym przewoźnikiem (nie następuje odpowiedzialność solidarna pomiędzy kolejnymi przewoźnikami), jak to ma miejsce przy przewozie sukcesywnym.

Sąd pierwszej instancji uznał, że zebrany w sprawie materiał dowodowy okazał się niewystarczający dla ustalenia istnienia roszczenia regresowego pozwanej w stosunku do powódki w związku z uszkodzeniem silników, pomimo iż w stosunku do pozwanej ze stosownym roszczeniem wystąpił jej kontrahent (...) S.A., a w stosunku do tej jej kontrahent, tj. T. F. n.v. z siedzibą w W.. (...). Zarówno przedstawione do akt postępowania dokumenty, jak i zeznania słuchanych w sprawie świadków nie wskazują, aby którykolwiek z podmiotów uprawnionych do dochodzenia odszkodowania na podstawie art. 17 ust. 1 Konwencji, a zatem zarówno nadawca (H. (...)), jak i odbiorca ((...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w W.) wystąpił ze stosownym roszczeniem odszkodowawczym do pierwszego przewoźnika, tj. do T. F. n.v. z siedzibą w W.. (...).

Wobec zatem nieustalenia podstaw do sformułowania roszczenia regresowego przez pozwaną wobec powódki, Sąd pierwszej instancji doszedł do wniosku - przy braku dowodów przeciwnych - że pozwana niesłusznie obciążyła powódkę kwotą 37 150,99 zł. W tym stanie rzeczy brak było podstaw do uznania istnienia po stronie pozwanej wymagalnej wierzytelności nadającej się do potrącenia z wierzytelnością powódki, a w konsekwencji złożone przez pozwaną oświadczenie o potrąceniu nie mogło okazać się skuteczne.

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu oparto na art. 108 § 1 zd. 1 k.p.c. w zw. z art. 98 § 1 k.p.c. W uzasadnieniu pozwu wskazano, że na poniesione przez powoda koszty złożyły się: opłata od pozwu w kwocie 1 858 złotych oraz wynagrodzenie pełnomocnika 4.800 zł, zgodnie z § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U 2015 poz. 1804 ze zm.). Sąd pierwszej instancji wskazał, że omyłkowo zasądził tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego kwotę 5.400 zł.

Pozwana wywiodła apelację od powyższego wyroku, zaskarżając go w całości oraz wnosząc o zmianę wyroku i oddalenie powództwa oraz zasądzenie kosztów procesu w obydwu instancjach, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania. Zaskarżonemu wyrokowi zarzuciła:

1. naruszenie prawa procesowego, tj.:

- art. 227, art. 233 § 1 w zw. z art. 316 § 1 i 328 § 2 k.p.c. poprzez: brak wszechstronnego rozważenia zebranego materiału dowodowego, przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów, polegające na błędnej ich ocenie i w następstwie tego, przyjęciu, że powódka była „podwykonawcą przewozu”, co skutkowało, że powódka mimo, że solidarnie odpowiedzialna za cały przewóz oraz działająca w „złym zamiarze”, tj. bez dochowania „należytej staranności” miała w toku procesu handicap pozwalający na przerzuceniu ciężaru dowodowego na pozwaną m.in. w zakresie wykazania powstania szkody oraz wykazania zasadności zarzutu potrącenia, podczas gdy wskazane wyżej przepisy Konwencji CMR (art. 17, art. 29, art. 34 i n.) nakładały na powódkę, obowiązek wykazania, że szkoda nie powstała lub była w mniejszym rozmiarze etc., a także braku wyjaśnienia sprzeczności w zebranych materiale dowodowym, m.in. ustalenia przyczyn, dla których powódka po otrzymaniu, od pozwanej, zgłoszenia reklamacji (pismo z dnia 30 listopada 2015 r.) nie tylko, że nie zaoponowała zasadności i wysokości wskazanej szkody w określonym terminie, ale wprost zgłosiła ją do likwidacji swojemu ubezpieczycielowi, co skutkowało tym, że pozwana była przekonana o bezwarunkowej odpowiedzialności powódki za szkodę powstałą w bezspornych okolicznościach i podanej wysokości, nadto pominięciu - bez podania przyczyny - treści oświadczenia powódki z 18 lipca 2016 r. znajdującego się w aktach szkodowych (...) załączonych do akt sprawy, z którego treści wynika przyznanie odpowiedzialności za powstałe zdarzenie zgłoszone do (...) oraz braku odniesienia się do dwóch stanowisk (...) zawartych w pismach z 25 lipca 2016 r. (jedno adresowane do poszkodowanej spółki (...) Sp. z o.o. a drugie do powódki), w których odmówiono wypłaty odszkodowania, wskazując na dwie różne podstawy wyłączenia odpowiedzialności (...), w piśmie adresowanym do poszkodowanej spółki (...) Sp. z o.o. jako przyczynę odmowy wskazano niewłaściwe umieszczenie ładunku na naczepie przez nadawcę, co skutkowało zdaniem (...) brakiem odpowiedzialności przewoźnika, a w piśmie adresowanym do powódki jako przyczynę wskazano brak wykazania w liście przewozowym (CMR) powódki jako przewoźnika - co nie polegało na prawdzie, albowiem w CMR wpisane są numery rejestracyjne ciągnika i naczepy powódki oraz podpis i wpis kierowcy o zniszczeniu towaru – w kontekście braku kwestionowania przez ubezpieczyciela okoliczności takich jak: fakt wystąpienia szkody, jej wysokości oraz istnienia poszkodowanego, a także w kontekście tego, że Sąd pierwszej instancji ustalił wystąpienie szkody, jej wysokość oraz odpowiedzialność powódki z tego tytułu, a jednocześnie wyłączył możliwość potrącenia dokonanego z wynagrodzenia powódki przez pozwaną, mimo iż wykazała poniesienie ciężaru naprawienia szkody, załączając dokumenty o potrąceniu przesłane przez pierwszego przewoźnika T. N./SA i drugiego firmę (...), przy jednoczesnym ustaleniu, że odbiorca silników H., Firma (...) Sp. z o.o. otrzymała nowe w miejsce uszkodzonych, co powinno prowadzić do wniosku, że poszkodowanym była Firma (...) albo nabywca silników, firma (...) ltd, którym szkodę naprawił pierwszy przewoźnik T. N./SA, takie ustalenie nakazywała logika następujących po sobie zdarzeń związanych z treścią CMR i potrąceniami dokonanymi przez kolejnych przewoźników;

2. naruszenie prawa materialnego, tj.:

- art. 37 w zw. z art. 3 i 34 Konwencji CMR poprzez ich niezastosowanie w następstwie błędnej wykładni prowadzącej do nieuznania powódki za przewoźnika sukcesywnego, podczas gdy z bezspornych okoliczności sprawy wynika, że zrealizowała ona transport 512 silników H. na warunkach wynikających z listu przewozowego (CMR Nr (...)), tj. takich, które uzgodnione zostały z nadawcą przesyłki (H. (...)) przez pierwszego przewoźnika (T. F. (...)) – wpisanego do listu przewozowego, na co dowodem jest przyjęcie – przez powódkę – tego samego listu przewozowego wraz z transportowaną przesyłką, co skutkowało zastosowaniem nie-właściwych przepisów prawa materialnego i w konsekwencji odmową uznania roszczenia pozwanej (prawa do potrącenia wypłaconego odszkodowania), mimo, że wypłaciła ona odszkodowanie za szkodę, za którą to powódka powinna sama ponosić ciężar odszkodowania;

- art. 17 ust. 1 i art. 29 ust. 1 i 2 Konwencji CMR w zw. z art. 86 ustawy – Prawo Przewozowe poprzez ich niezastosowanie w sytuacji, gdy z okoliczności sprawy wynika, że: szkoda polegająca na zrzuceniu ze znacznej wysokości przewożonych silników H. oraz niezabezpieczeniu dowodów na okoliczność jej rozmiarów: „powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem (art. 86 ustawy – Prawo przewozowe i art. 788 § 1 i 3 k.c. w zw. z art. 29 ust 1 Konwencji CMR i art. 355 § 2 k.c.), co powinno skutkować konsekwencjami wynikającymi z powołanego art. 29 Konwencji, w tym przerzuceniem ciężaru dowodzenia w zakresie pozyskiwania dowodów uzasadniających brak zasadności potrącenia na powódkę, jako solidarnie odpowiedzialną za przewóz towaru (powódka miała takie same możliwości zgłaszania wniosków dowodowych, tudzież poszukiwania dowodów, jak pozostali przewoźnicy – była stroną tej samej umowy); pracownik powódki (kierowca) bezpośrednio po zdarzeniu w dniu 13 lipca 2015 r. bezpodstawnie zaniechał podjęcia czynności mających na celu zabezpieczenie uszkodzonych silników (brak należytej staranności), które spadły podczas rozładunku, w celu umożliwienia rzeczoznawcy – który powinien zostać powołany przez powódkę – opisanie i oszacowania rozmiaru szkody, co doprowadziło do sytuacji, w której po-zwana, gdy dowiedziała się o rozmiarze szkody w dniu 30 listopada 2015 r. nie miała już możliwości uzyskania innej dokumentacji niż ta, która złożona została wraz ze sprzeciwem do akt sprawy i jak się okazuje sama ma ponieść odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez powódkę;
- art. 498 k.c. w zw. z art. 37 Konwencji CMR, poprzez odmowę zastosowania, w sytuacji, gdy pozwana obciążona została kwotą dochodzoną pozwem i ją zapłaciła przez potrącenie (bezsporne), stając się osobą uprawnioną do dochodzenia jej zwrotu od sprawcy szkody, a powódka od dnia otrzymania zgłoszenia reklamacyjnego, nie kwestionowała jej zasadności, jak i wysokości (de facto do czasu odmowy wypłacenia jej odszkodowania przez ubezpieczyciela), na co dowodem jest m.in. treść pisma pozwanej z 30 listopada 2015 r. adresowanego do powódki, w którym pozwana wskazała wartość reklamowanej szkody oraz określiła powódce termin 3 (trzech) dni na zaoponowanie reklamacji, pod rygorem przyjęcia, że ją uznaje. Powódka nie tylko, że nie odpowiedziała na ww. reklamację, ale zgłosiła likwidację tej szkody swojemu ubezpieczycielowi, co dla pozwanej było – wówczas – jednoznaczne z przyznaniem bezsporności i wymagalności ww. roszczenia;
- art. 75 ust. 3 pkt 2 lit. b ustawy – Prawo przewozowe w zw. z art. 3 Konwencji CMR, polegające na ich bezpodstawnym zastosowaniu, w konsekwencji przyjęcia, że zlecenie przewozowe, które powódka otrzymała od pozwanej było umową „podwykonawczą” w sytuacji, gdy przewóz towaru odbył się na podstawie tego samego listu przewozowego (te same warunki umowy), który powódka otrzymała wraz z przejętym ładunkiem i tym samym był przewozem sukcesywnym;
- art. 5 w zw. z art. 355 § 2 k.c. w zw. z art. 29 Konwencji CMR i w zw. z art. 86 ustawy – Prawo przewozowe, poprzez ich niezastosowanie, co skutkowało obciążeniem pozwanej odpowiedzialnością za działanie/zaniechanie powódki, która dokonała uszkodzenia towaru, a następnie nie uczyniła nic, by zabezpieczyć go w celu dokonania protokolarnego opisu i oszacowania powstałej szkody przez rzeczoznawcę, jak również nie wykazała żadnej innej inicjatywy dowodowej w celu ustalenia okoliczności związanych z powstałą szkodą, przerzucając zarówno ciężar dowodzenia, jak i naprawienia szkody na pozwaną, co jest ewidentnie sprzeczne z powołanymi wyżej przepisami Konwencji CMR, k.c. i ustawy – Prawo przewozowe, a w szczególności ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem prawa powódki do uzyskania od pozwanej zapłaty za usługi transportowe, które wykonała na jej rzecz w sytuacji, gdy sama wyrządziła szkodę, którą w ramach odpowiedzialności solidarnej naprawiła – za nią – pozwana oraz z zasadami współżycia społecznego takimi jak: zasada etycznego i uczciwego postępowania zgodnego z prawem i dobrymi obyczajami, zasadą słuszności, dobrej wiary, porządku publicznego, uczciwego obrotu (uczciwości kupieckiej), których nieuwzględnienie spowodowało skutki rażąco niesprawiedliwe, dotkliwe i nieakceptowalne z punktu widzenia ww. zasad, a tym samym krzywdzące dla pozwanej (żądanie zapłaty kwoty dochodzonej pozwem nie powinno być uznane za wykonywanie prawa i korzystać z ochrony).

Powódka na rozprawie apelacyjnej 16 listopada 2018 r. wniosła o oddalenie apelacji oraz zasądzenie od pozwanej kosztów procesu

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja pozwanej doprowadziła jedynie do zmiany rozstrzygnięcia o kosztach zawartego w punkcie II zaskarżonego wyroku, w zakresie zaś odnoszącym się do meritum sporu Sąd odwoławczy uznał apelację za bezzasadną.

Zarzucając naruszenie przepisu art. 233 § 1 k.p.c. apelująca nie sprecyzowała, które konkretnie dowody zostały, jej zdaniem, błędnie ocenione, kwestionując w istocie wniosek przyjęty przez Sąd pierwszej instancji, iż powódka była podwykonawcą przewozu. Skarżąca upatruje niewyjaśnienia sprzeczności w materiale dowodowym w braku ustalenia przyczyn, dla których powódka, po otrzymaniu od pozwanej zgłoszenia reklamacji, zgłosiła ją do likwidacji swojemu ubezpieczycielowi. Tymczasem w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku Sąd Rejonowy poczynił ustalenia faktyczne w tym zakresie zgodne z twierdzeniami apelacji, co więcej wskazał, iż powódka przyznała, że podczas wykonywania przez nią przewozu doszło do uszkodzenia 2 palet, nie próbując zwolnić się od odpowiedzialności za szkodę na zasadach określonych w art. 17 ust. 2 i 4 Konwencji CMR. Nie stanowi o sprzeczności w materiale dowodowym fakt, iż swoim zachowaniem przed wszczęciem procesu powódka mogła wywołać u pozwanej przekonanie o słuszności żądania, (kierowanego jednak wówczas wobec ubezpieczyciela powódki), podczas gdy w toku postępowania kwestionowała powództwo przeciwko niej wytoczone.

W świetle przytoczonych okoliczności nie zmienia w żaden sposób ustaleń Sądu fakt złożenia przez M. P. oświadczenia datowanego na dzień 15.04.2016 r., dołączonego do wiadomości e - mail z dnia 18 lipca 2016 r. (str. 40 akt szkodowych), pominięcie którego to dokumentu zarzuca pozwana (na rozprawie apelacyjnej pełnomocnik wyjaśnił, iż to ten w istocie dokument miał na myśli wskazując w apelacji na oświadczenie z dnia 18 lipca 2016 r. Zauważyć trzeba w pierwszej kolejności, iż dokument prywatny, zgodnie z art. 245 k.p.c., stanowi jedynie dowód tego, że kierowca powódki złożył oświadczenie o wymienionej w nim treści. Wobec tego zaś, że M. P. był przesłuchany w charakterze świadka, miarodajny dla dokonania ustaleń faktycznych był dowód z jego zeznań; ewentualne sprzeczności pomiędzy tymi zeznaniami a treścią tego oświadczenia, (których Sąd odwoławczy nie dostrzegł), mogły być przedmiotem wyjaśnienia w drodze pytań stron. Przede wszystkim jednak istotne jest, iż dokument ten mógł jedynie wesprzeć stanowisko, zgodnie z którym ziściły się przesłanki odpowiedzialności powódki za szkodę określone w art. 17 ust. 1 Konwencji, co jednak okazało się niewystarczające do uwzględnienia zarzutu potrącenia.

Trafnie zwrócono w apelacji uwagę na różne przyczyny odmowy wypłaty odszkodowania, wskazywane przez ubezpieczyciela w piśmie kierowanym do (...) spółki z o.o. oraz do powódki, niemniej okoliczności te pozostają bez istotnego znaczenia dla rozstrzygnięcia sporu. Rozstrzygnięcie to nie jest bowiem uzależnione od stanowiska prezentowanego przez ubezpieczyciela powódki w toku postępowania likwidacyjnego. Okoliczności te stanowią mogą co najwyżej podstawę oceny działania ubezpieczyciela, w żaden sposób nie wpływając na merytoryczne rozstrzygnięcie niniejszej sprawy.

Zauważyć trzeba, że Sąd pierwszej instancji nie odmówił wiarygodności żadnemu z przeprowadzonych dowodów, wobec czego nie można zasadnie twierdzić, by dokonana ocena dowodów wykraczała poza granice określone w art. 233 § 1 k.p.c. W konsekwencji za prawidłowe uznać należało ustalenia faktyczne poczynione przez ten Sąd, wobec czego Sąd odwoławczy przyjął je za własne, za zbędne uznając ich ponowne przytaczanie .

W apelacji nie wyjaśniono bliżej, na czym polegać miałyby naruszenie pozostałych przepisów prawa procesowego, co uniemożliwia ich pozytywną weryfikację. W ocenie Sądu odwoławczego uzasadnienie zaskarżonego spełnia wszelkie wymagania stawiane przez przepis art.328 § 2 k.p.c. Wobec braku uzasadnienia nie sposób też było stwierdzić, iż doszło do naruszenia art. 227 k.p.c., przewidującego, iż przedmiotem dowodu są fakty mające dla rozstrzygnięcia sporu istotne znaczenie, jak również art. 316 § 1 k.p.c., który stanowi o wydaniu wyroku na podstawie stanu rzeczy istniejącego w chwili zamknięcia rozprawy.

Dokonana przez Sąd pierwszej instancji ocena prawna zgłoszonego żądania, w szczególności w zakresie złożonego przez pozwaną zarzutu potrącenia wierzytelności odszkodowawczej, skutkowała tym, iż zarzuty naruszenia prawa materialnego ogniskowały się wokół kwestii kwalifikacji przewozu, którego dotyczyła wierzytelność przedstawiona do potrącenia, jako noszącego znamiona przewozu sukcesywnego. Niewątpliwie istota i charakter przewozu sukcesywnego przewidzianego w Konwencji CMR budzi wątpliwości zarówno w orzecznictwie, jak i doktrynie. W nowszej literaturze można spotkać poglądy, iż sam fakt zlecenia przewozu – w drodze odrębnej umowy - przez pierwotnego przewoźnika kolejnym przewoźnikom nie wyklucza zakwalifikowania przewozu jako sukcesywnego, o ile spełnione są warunki określone w art. 34 Konwencji CMR, tzn. objęcie przewozu jednym listem przewozowym i przyjęcie towaru przez przewoźnika wraz tym listem. Wskazuje się przy tym, że sukcesywność przewozu nie musi być nawet objęta świadomością i zamiarem nadawcy i pierwotnego przewoźnika (por. Krzysztof Wesołowski „Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie Konwencji CMR”, Wolters Kluwer Polska SA, 2013, str. 734 -736).

W celu ustalenia charakteru przewozu będącego przedmiotem oceny istotne znaczenie ma zarówno rodzaj wpisów w liście przewozowym, jak również treść umowy (umów) zawartych pomiędzy przewoźnikiem pierwotnym i przewoźnikiem, któremu ten ostatni zlecił wykonanie przewozu. Każdy przypadek winien być oceniany w sposób indywidualny, z uwzględnieniem wszystkich okoliczności rzutujących na rolę podmiotów uczestniczących w swoistym łańcuchu przewoźników. W związku z tym Sąd Okręgowy zwrócił uwagę, iż w liście przewozowym w rubryce przewidzianej na dane nadawcy wpisano H. (...), a zatem faktycznego nadawcę, nie zaś pierwotnego, czy dalszego przewoźnika, co stanowić mogłoby argument za uznaniem przewozu za sukcesywny (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 26.10.2006 r., I ACa 431/06, (...) Prawnej LEX). Z drugiej jednak strony drugi przewoźnik (...) SA wpisany został w rubryce 6 dotyczącej podprzewoźników, nie zaś rubryce 7 przewidzianej dla przewoźników sukcesywnych. Nie sposób przy tym przyjąć, że powódka, tak samo zresztą jak pozwana została wpisana w liście przewozowym, na tej tylko podstawie, że wpisano numery rejestracyjne samochodu, którym był wykonywany transport. Cp istotniejsze, z treści zlecenia udzielonego przez pozwaną powódce, w którego punkcie 7 przewidziano karę umowną za nawiązanie kontaktów handlowych z klientem pozwanej, wynika zakaz nawiązywania przez powódkę bezpośrednich relacji ze zleceniodawcą pozwanej. Takie postanowienie pozostaje zaś w sprzeczności z samą ideą przewozu sukcesywnego, który zakłada istnienie pewnej więzi zarówno między nadawcą i pierwszym przewoźnikiem, jak i nadawcą i wszystkimi kolejnymi przewoźnikami.

Zauważyć jednak trzeba, że nawet w przypadku przydania spornemu przewozowi przymiotu sukcesywności, nie zmieniałyby to w niczym sytuacji strony pozwanej w zakresie złożonego zarzutu potrącenia wierzytelności odszkodowawczej.

Różnica polega na tym, że w przypadku przewozu na zasadzie podwykonawstwa brak jest w Konwencji CMR reguł rozliczania między przewoźnikami; do sytuacji tej odnosi się jedynie art. 3 Konwencji statuujący odpowiedzialność przewoźnika za czynności zaniechania osób, którymi się posługuje, jak za własne. W przypadku przewozu sukcesywnego reguły rozliczania pomiędzy kolejnymi przewoźnikami wskazane są wprost w art. 37 Konwencji. Zgodnie z tym przepisem przewoźnikowi, który na mocy postanowień niniejszej Konwencji wypłacił odszkodowanie, przysługuje roszczenie zwrotne o sumę odszkodowania, odsetki i koszty do przewoźników, którzy uczestniczyli w wykonaniu umowy przewozu, zgodnie z następującymi postanowieniami:

- a) przewoźnik, który spowodował szkodę, powinien sam ponosić ciężar odszkodowania, które wypłacił sam lub które wypłacił inny przewoźnik;
- b) jeżeli szkodę spowodowało dwóch lub więcej przewoźników, każdy z nich powinien zapłacić kwotę proporcjonalną do swej części odpowiedzialności; jeżeli podział odpowiedzialności jest niemożliwy, każdy z nich odpowiada proporcjonalnie do należnej mu części wynagrodzenia za przewóz;
- c) jeżeli nie można ustalić, których z przewoźników należy uznać za odpowiedzialnych, ciężar należnego odszkodowania dzieli się między wszystkich przewoźników w stosunku ustalonym pod lit. b).

Brzmienie powołanego przepisu świadczy o tym, że przesłanką roszczenia zwrotnego przewoźnika w stosunku do przewoźników, którzy spowodowali szkodę, jest uprzednia wypłata odszkodowania przez tego przewoźnika.

W niniejszej sprawie nie było sporu co do tego, że to strona powodowa spowodowała szkodę, sporna natomiast była okoliczność, czy pozwana wypłaciła odszkodowanie. Oczywiście jest przy tym, że nie chodzi o wypłacenie odszkodowania komukolwiek; odszkodowanie winno być wypłacone osobie uprawnionej. Abstrahując od wysokości tej szkody i przyjmując, tak jak uczynił to Sąd Rejonowy, że szkoda została wykazana, nadal nie wykazano kwestii wypłaty odszkodowania, która stanowi niezbędną przesłankę roszczenia zwrotnego. Trafnie wskazał Sąd Rejonowy, iż konwencja CMR wprowadza pewną odmiennosc w stosunku do ogólnych zasad odpowiedzialności odszkodowawczej, posługuje się bowiem pojęciem osoby uprawnionej, co nie jest równoznaczne z przymiotem osoby poszkodowanej. Podzielić też należy argumentację Sądu pierwszej instancji, odwołującą się w tym zakresie do orzecznictwa Sądu Najwyższego, co do kręgu osób zaliczanych do uprawnionych, przypominając jedynie, że jest nim nadawca lub odbiorca, w zależności od tego któremu z nich służy prawo rozporządzania przesyłką. W sytuacji, w której występująca z roszczeniem odszkodowawczym pozwana, będąca jednym z przewoźników łańcucha zleceń transportowych, nie pełni roli ani nadawcy, ani odbiorcy, winna dla skuteczności swego żądania wykazać fakt zapłaty odszkodowania osobie, której było ono należne z uwagi na ten przymiot. Nietrafny jest zatem zarzut naruszenia - poprzez ich zastosowanie - przepisów art. 75 ust. 3 pkt 2 b ustawy z dnia 5 listopada 1984 r. Prawo Przewozowe w zw. z art. 3 Konwencji CMR, niezależnie od tego, że zostały one powołane posiłkowo przez Sąd pierwszej instancji, stanowiąc w istocie argument przyjęty w orzeczeniu Sądu Najwyższego z dnia 14 kwietnia 2016 r. (II CSK 338/15) przy wykładni pojęcia osoby uprawnionej.

Rozstrzygnięcie niniejszej sprawy nie jest zatem uzależnione od kwalifikacji przewozu jako sukcesywnego, ale kwestii związanej z zakresem ciężaru dowodu. Pozwana powołała jedynie dowody na fakt złożenia oświadczeń o potrąceniu wzajemnej wierzytelności odszkodowawczej ze strony (...) spółki akcyjnej oraz ze strony T. F. (pierwszego przewoźnika) wobec (...) spółki akcyjnej. W toku postępowania nie wykazano natomiast, że pierwszy przewoźnik, czyli spółka (...) zapłaciła odszkodowanie osobie uprawnionej. Zauważyć przy tym trzeba, że sama strona apelująca nie ma pewności, kto był osobą poszkodowaną, w punkcie 6 apelacji wskazując że z logiki zdarzeń wynika, że był nim nadawca H. (...) albo nabywca silników (...) Ltd, zaś w końcowej części uzasadnienia apelacji (str. 13) podając, że był nim odbiorca przesyłki (...) spółka z o.o., aczkolwiek ten ostatni otrzymał nowe silniki od dostawcy (H.). Nie można zatem z samej chronologii zdarzeń wywodzić, że pierwszy przewoźnik zapłacił odszkodowanie, skoro nie wiadomo, komu zostało ono wypłacone i jak przebiegało rozliczenie pomiędzy wymienionymi podmiotami. Brak jest podstaw do dokonywania tego rodzaju ustalenia tylko na podstawie domniemania faktycznego, w szczególności opartego na fakcie renomy danej firmy na rynku transportowym.

Sąd nie podzielił także zarzutów apelacji związanych z art. 17 w zw. z art. 29 Konwencji CMR i art. 86 ustawy z dnia 5 listopada 1984. Prawo przewozowe. Zgodnie z przepisem art. 29 ust. 1 Konwencji przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień niniejszego rozdziału, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem.

Zestawienie cytowanego przepisu z art. 17 regulującym odpowiedzialność przewoźnika oznacza, że przewoźnik nie może powoływać się na korzystne dla siebie ograniczenie odpowiedzialności w sytuacji, gdy dopuścił się złego zamiaru lub niedbalstwa. W rozpoznawanej sprawie sam fakt odpowiedzialności powódki za szkodę nie był w zasadzie sporny. Nie ulega wątpliwości, że odnośnie powódki – faktycznego przewoźnika spełnione zostały przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej określone w art. 17 Konwencji. Powódka nie podjęła próby wykazania, iż zachodzą podstawy do wyłączenia lub ograniczenia jej odpowiedzialności, a nawet nie powoływała się na istnienie okoliczności, które by takie przesłanki uzasadniały. Tym samym bezprzedmiotowe stało zastosowanie w niniejszej sprawie art. 29 Konwencji. Z uwagi na międzynarodowy charakter przewozu w niniejszej sprawie nie mają zastosowania krajowe przepisy Prawa przewozowego, w szczególności przepis art. 86 tej ustawy, statuujący zakaz

ograniczenia wysokości odszkodowania w przypadku, gdy szkoda wynika z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa przewoźnika, który to przepis odnosi się do tej samej tematyki, co art. 29 Konwencji.

Pozostałe kwestie powoływane w apelacji, a związane z zabezpieczeniem materiału dowodowego w celu ustalenia wysokości szkody, sporządzeniem protokołu szkodowego, dokumentacji fotograficznej, miały wobec argumentacji uniemożliwiającej uwzględnienie zarzutu potrącenia, wtórne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy. Podkreślenia wymaga, że mimo skąpego materiału dowodowego sama wysokość szkody mogła być ustalona w oparciu o złożone do akt dokumenty, a zatem brak dostatecznego zabezpieczenia dowodów bezpośrednio po stwierdzeniu szkody nie rzutował na ustalenie podmiotu odpowiedzialnego za szkodę oraz jej wysokości. Marginalnie więc tylko zauważyć trzeba, że - jak wynikało z zeznań świadka M. P., po stwierdzeniu szkody kierowca kontaktował się nie tylko ze swoim kierownikiem, ale przede wszystkim z przedstawicielem pozwanej G. B.. Decyzja, żeby nie zgłaszać na tamtym etapie szkody ubezpieczycielowi była zatem wspólnie podjęta, co wynikało z przekonania, błędnego, jak się ostatecznie okazało, o niewielkim o rozmiarze szkody.

Podobnie, bez wpływu na rozstrzygnięcie sporu pozostawał fakt niekwestionowania przez powódkę przed procesem zasadności zgłoszenia reklamacyjnego, czego wyrazem miało być zgłoszenie szkody do likwidacji wobec ubezpieczyciela powódki.

Z tych wszystkich względów zarzut potrącenia nie mógł być uwzględniony, co czyni bezzasadnym zarzut naruszenia przepisu art. 498 k.c. w zw. z art. 37 Konwencji CMR.

Sąd odwoławczy nie znalazł również podstaw do uznania, że żądanie powódki stanowi nadużycie prawa, a tym samym, z uwagi na brzmienie art. 5 k.c. – nie zasługuje na ochronę. Podkreślenia wymaga, że powództwo obejmuje żądanie wynagrodzenia za wykonane na rzecz pozwanej usługi przewozowe, co do których brak jest ze strony pozwanej jakichkolwiek zarzutów. Nie sposób zatem przyjąć, że powódka czyni użytek ze swojego prawa w sposób sprzeczny jego społeczno – gospodarczym przeznaczeniem lub wbrew zasadom współżycia społecznego. Do odmiennego wniosku nie mogą prowadzić okoliczności dotyczące innego stosunku zobowiązaniowego, niż ten, z którego wywodzone jest roszczenie powódki, a mianowicie stosunku będącego podstawą wierzytelności odszkodowawczej przedstawionej przez pozwaną do potrącenia. Tymczasem przytoczone w apelacji uzasadnienie zarzutu naruszenia art. 5 k.c. odwołuje się do sposobu realizacji przewozu, którego dotyczy zarzut potrącenia wzajemnej wierzytelności, nie zaś którejkolwiek z umów przewozu, za które powódka domaga się w pozwie wynagrodzenia. W istocie zatem pozwana powołuje się na ten przepis dla uzasadnienia własnego roszczenia uzasadniającego zgłoszenie zarzutu potrącenia wzajemnej wierzytelności. Za utrwalone zaś uznać trzeba stanowisko, iż przepis art. 5 k.c. może być jedynie środkiem obrony przed cudzym żądaniem, nie zaś podstawą roszczenia. Już z tych względów zarzut ten nie mógł być uwzględniony.

Wobec przytoczonej argumentacji apelacja pozwanej nie mogła być uwzględniona . Konieczna stała się jedynie korekta rozstrzygnięcia o kosztach postępowania pierwszoinstancyjnego, a to z uwagi na przyjęcie niewłaściwej stawki wynagrodzenia pełnomocnika, co przyznał już Sąd Rejonowy w końcowej części uzasadnienia. Wobec tego, że przy wartości przedmiotu sporu 37151 zł zastosowanie znajdowała stawka 4800 zł, zgodnie z § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych, (w brzmieniu obowiązującym w chwili wniesienia pozwu), na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. zmieniono zaskarżony wyrok w zakresie rozstrzygnięcia o kosztach procesu, których suma, z uwzględnieniem opłaty od pozwu, wyniosła 6658 zł.

W pozostałej części apelację oddalono na podstawie art. 385 k.p.c.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono zgodnie z art.98 § 1 i 3 k.p.c. oraz §10 ust. 1 pkt 1 w zw. z §2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych (t.j. Dz.U. z 2018r., poz. 265).w brzmieniu obowiązującym w chwili wniesienia apelacji.

Joanna Stelmasik Anna Budzyńska Agnieszka Górska

VIII Ga 366/18 10 stycznia 2019 r.

ZARZĄDZENIE

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