

Sygn. akt I AGa 190/22

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 grudnia 2023 r.

Sąd Apelacyjny w Krakowie – I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: SSA Paweł Czepiel

Protokolant: Iwona Mrazek

po rozpoznaniu w dniu 13 grudnia 2023 r. w Krakowie na rozprawie

sprawy z powództwa (...) w E. w Austrii

przeciwko (...) spółce jawnej w J.

o zapłatę

na skutek apelacji strony pozwanej od wyroku Sądu Okręgowego w Krakowie z dnia 28 kwietnia 2022 r., sygn. akt IX GC 527/20

**1. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że:**

**a) wymienioną w punkcie I kwotę 101 458 EUR obniża do kwoty 80 982,30 EUR i w zakresie tego obniżenia oddala powództwo;**

**b) wymienioną w punkcie II kwotę 34 085,88 zł zastępuje kwotą 25 000 zł (dwadzieścia pięć tysięcy złotych);**

**c) wymienioną w punkcie III kwotę 191,16 zł zastępuje kwotą 150 zł (sto pięćdziesiąt złotych);**

**d) dodaje punkt IV o treści: „nakazuje ściągnąć od strony powodowej na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Krakowie kwotę 41,16 zł (czterdzieści jeden złotych szesnaście groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów postępowania – przyznanego zwrotu kosztów związanych ze stawiennictwem świadków na rozprawie w dniu 18 lutego 2021 r.;**

**2. oddala apelację w pozostałej części;**

**3. wzajemnie znosi koszty postępowania apelacyjnego.**

## UZASADNIENIE

**wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie**

**z dnia 20 grudnia 2023 r.**

Strona powodowa (...) w E. w Austrii wniosła o zasądzenie od strony pozwanej (...) **Spółka jawna w J.** kwoty **101.458 euro** z odsetkami w wysokości 5% rocznie od 24 kwietnia 2017 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania.

W uzasadnieniu wskazała, że dochodzi od strony pozwanej odszkodowania za szkodę powstałą w związku z przewozem zleconym stronie pozwanej za zleceniem transportu nr (...) z 14 kwietnia 2017 r. Żądana kwota stanowi pokrycie

części szkody (wyłącznie w powierzonym do przewozu towarze), powstałej podczas wykonania przez stronę pozwaną na rzecz strony powodowej umowy przewozu transgranicznego, to jest przewozu na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z 1956 r.

Strona powodowa wyjaśniła, że w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w dniu 14 kwietnia 2017 r. za zleceniem transportu nr (...) zleciła stronie pozwanej wykonanie przewozu towarów (części maszyny) w dniach od 19 do 24 kwietnia 2017 r. z Włoch do Polski. Odbiorcą tego towaru była (...) S.A. w S., która zakupiła go od (...). Strony umówiły się, że za wykonaną usługę strona powodowa zapłaci stronie pozwanej fracht w kwocie 2150 euro. Wartość towaru wynosiła 101.458 euro i wynika ona z faktury proforma (...) z 19 kwietnia 2017 r. W zleceniu strona powodowa wskazała, że zatrzymywanie i parkowanie dozwolone jest tylko na parkingach strzeżonych. Zlecenie przewidywało zakaz podzlecenia przewozu podmiotom trzecim. Pomimo tego, strona pozwana powierzyła transport kolejnemu przewoźnikowi (przewoźnikowi faktycznemu) – to jest (...) Sp. z o.o. w T., co wynika z listu przewozowego CMR z 19 kwietnia 2017 r. oraz zlecenia nr (...) wystawionego przez pozwaną dla ww. spółki datowanego na 20 kwietnia 2017 r.

Podczas przewozu wykonywanego przez podwykonawcę strony pozwanej doszło do kradzieży ładunku wraz z naczepą. Kierowca zaparkował pojazd z towarem w dniu 22 kwietnia 2017 r. około godz. 2:00, nie na parkingu strzeżonym, lecz na parkingu na stacji paliw (...) przy ul. (...) w T. i udał się do domu. Przejeżdżając dnia następnego (to jest w dniu 23 kwietnia 2017 r.) koło tego parkingu zauważył, że nie ma pojazdu i zgłosił to Policji. Towaru nie odnaleziono, a śledztwo zostało umorzone z powodu braku wykrycia sprawców.

W związku z kradzieżą strona powodowa obciążyła stronę pozwaną odpowiedzialnością i złożyła reklamację. W piśmie z 24 kwietnia 2017 r. strona pozwana uznała odpowiedzialność swojego podwykonawcy, a w piśmie z 27 lipca 2018 r. potwierdziła wartość towaru na kwotę 101.458 euro, stwierdzając, że żądanie pozostałej kwoty 78.902 euro nie znajduje uzasadnienia. Dlatego strona powodowa dochodzi odszkodowania za szkodę w towarze w kwocie 101.458 euro. Strona powodowa jest w odniesieniu do strony pozwanej nadawcą przesyłki, a co za tym idzie w świetle art. 12 i 13 konwencji CMR, strona powodowa (jako nadawca przesyłki) jest podmiotem uprawnionym do żądania od strony pozwanej odszkodowania. Kwota roszczenia ustalona została zgodnie z art. 23 ust. 1 i 2 w zw. z art. 29 konwencji CMR.

W sprawie został wydany nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym.

Strona pozwana (...) **Spółka jawna w J.** wniosła sprzeciw od nakazu zapłaty domagając się oddalenia powództwa i zasądzenia kosztów procesu.

W uzasadnieniu sprzeciwu wykluczyła jakoby strony zawarły umowę przewozu, a nie spedycji i wskazała, że strony nie negocjowały dodatkowych warunków zlecenia w postaci zakazu podzlecenia, co wynika choćby z tego faktu że strona pozwana nie posiadając własnych pojazdów nie mogła samodzielnie zrealizować tego zlecenia. Zarzuciła, że strona powodowa nie posiada legitymacji do żądania odszkodowania, ponieważ nadawcą była firma (...), w której siedzibie miał miejsce załadunek, wystawienie dokumentów przewozowych i która faktycznie nadała ładunek do przewozu. Niezależnie od tego strona pozwana wskazała, że nie zaszły okoliczności uzasadniające zastosowanie art. 29 Konwencji CMR, co wyłączyło by stosowanie art. 23 ust. 5 Konwencji CMR.

W replice strona powodowa podtrzymała swoje wnioski i twierdzenia. Wskazała, że nieprawdziwe jest twierdzenie, że strona pozwana występowała jako spedytor, a nie jako przewoźnik. Strona pozwana przyjęła od strony powodowej zlecenie transportu (a nie spedycji). Treść ww. dokumentu jednoznacznie wskazuje, że przedmiotem zobowiązania strony pozwanej był przewóz, a nie jedynie jego organizacja. Nie ma znaczenia, że strona pozwana nie posiada licencji przewozowej na transport międzynarodowy ani własnych pojazdów. W sprawie między stronami zawarta została umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów, do której zastosowanie mają przepisy konwencji CMR. W stosunku pomiędzy stronami procesu strona powodowa występowała jako nadawca przesyłki uprawniona do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Określenie nadawca odnosi się bowiem do osoby, która zawarła z przewoźnikiem umowę przewozu i której CMR przyznaje określone prawa, oraz na której ciężar określone obowiązki wobec przewoźnika, niezależnie od tego, czy sama dostarcza przewoźnikowi towar do przewozu, czy też czyni to na jej rachunek inna osoba (jak to miało miejsce w sprawie). Statusu strony powodowej jako nadawcy uprawnionego

do dochodzenia roszczeń wobec strony pozwanej, nie niweczy fakt wpisania innego podmiotu do treści listu przewozowego jako nadawcy. Z reguły, pomimo mnogości umów przewozu odnoszących się do tego samego przewozu, wystawiany jest jeden list przewozowy, który z natury rzeczy nie odzwierciedla poszczególnych umów. Nie ma on charakteru przesądającego a jest jedynie dowodem prima facie (art.4 i 9 konwencji). O rzeczywistej treści stosunków prawnych między uczestnikami przewozu (poszczególnymi przewoźnikami) świadczą ustalenia zawarte w innych dokumentach, zwłaszcza w treści zleceń przewozowych. Każda z tych umów i powstałe z nich stosunki prawne muszą być oceniane w świetle przepisów konwencji CMR samodzielnie. Konwencja ta nie zawiera bowiem żadnych odrębnych regulacji dotyczących przewozów wykonywanych na zasadzie podwykonawstwa.

Strona powodowa podniosła nadto, że wypłata odszkodowania ubezpieczeniowego nie prowadzi do zwolnienia od odpowiedzialności przewoźników biorących udział w przewozie. Roszczenie przysługujące zaspokojonemu sprzedawcy (z reguły pierwotnemu nadawcy) lub kupującemu (odbiorcy) przechodzi bowiem w drodze subrogacji ubezpieczeniowej na rzecz ubezpieczyciela, który wypłacił odszkodowanie i może być dochodzone wobec przewoźnika odpowiedzialnego za szkodę na podstawie przepisów przewozowych. Zasądzenie roszczenia na rzecz strony powodowej nie prowadzi zatem do jej wzbogacenia, ponieważ strona powodowa ponosi odpowiedzialność na zasadzie art. 3 konwencji za swojego podwykonawcę, jaką była strona pozwana i dalszego podwykonawcę – (...) sp. z o.o. Podniosła, że w świetle przyjętego przez stronę pozwaną zlecenia transportu oczywiście nieprawdziwe jest twierdzenie, że w relacji pomiędzy stronami procesu nie obowiązywał zakaz podzlecenia przewozu innym podmiotom. Zakaz taki, podobnie jak i nakaz parkowania na parkingach strzeżonych określonych na stronie (...) - str. 1 zlecenia, zostały wyraźnie i jednoznacznie sformułowane i jest oczywiste, że naruszenie każdego z nich stanowi wyraz rażącego niedbalstwa, powodującego niemożliwość powoływania się przez stronę pozwaną na ograniczenia odpowiedzialności, w tym kwotowe ograniczenie wysokości odszkodowania z art. 23 ust. 3 CMR.

Strony podsumowały swoje stanowiska procesowe w pismach procesowych złożonych po zakończeniu postępowania dowodowego.

**Sąd Okręgowy w Krakowie** uwzględnił powództwo i zasądził od strony pozwanej na rzecz strony powodowej kwotę 101.458 euro z odsetkami w wysokości 5 % rocznie liczonymi od 24 kwietnia 2017 r. i kwotą 34.085,88 zł tytułem kosztów procesu z ustawowymi odsetkami za opóźnienie. Ponadto nakazał ściągnąć od strony pozwanej na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Okręgowego w Krakowie kwotę 191,16 zł tytułem kosztów postępowania – przyznanego zwrotu kosztów związanych ze stawiennictwem świadków na rozprawie.

**Sąd Okręgowy** ustalił, że strona powodowa zleciła stronie pozwanej w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w dniu 14 kwietnia 2017 r., za zleceniem transportu nr (...), wykonanie przewozu towarów (części maszyny) w dniach od 19 do 24 kwietnia 2017 r. z Włoch do Polski. Odbiorcą tego towaru była (...) S.A. w S., która zakupiła go od (...) Strony umówiły się, że za wykonaną usługę strona powodowa zapłaci stronie pozwanej fracht w kwocie 2150 euro. Wartość przewożonego towaru wynosiła 101.458 euro i wynika ona z faktury proforma (...) z 19 kwietnia 2017 r.

Zlecenie transportu zostało wysłane e-mailem do strony pozwanej w 18 kwietnia 2017r. M. T. uzgodniła realizację transportu w 19 kwietnia 2017 r., co pracownik strony pozwanej B. G. (1) potwierdził pisemnie w dniu 18 kwietnia 2017 r. o godz. 14:29 przesłaniem tablic rejestracyjnych pojazdu (korespondencja dołączona do jego zeznań). W dniu 21 kwietnia 2017 r. o godz. 17:59 M.T. wysłała do B. G. ww. zlecenie po raz drugi, z wyższym wynagrodzeniem, gdyż kierowca musiał czekać na załadunku, stąd w celu zrekompensowania kosztów postoju na załadunku podwyższono wynagrodzenie z 1950 euro na 2150 euro). Na to, że cena za przewóz pierwotnie opiewał na 1950 euro wskazuje także korespondencja e-mailowa.

W zleceniu strona powodowa wskazała, że zatrzymywanie i parkowanie dozwolone jest tylko na parkingach strzeżonych. Zlecenie przewidywało zakaz podzlecenia przewozu podmiotom trzecim. Pomimo tego zakazu strona pozwana powierzyła transport kolejnemu przewoźnikowi (przewoźnikowi faktycznemu) – to jest (...) Sp. z o.o. w T.,

co wynika z listu przewozowego CMR z 19 kwietnia 2017 r. i zlecenia nr (...) wystawionego przez stronę pozwaną dla ww. spółki datowanego na 20 kwietnia 2017 r.

Podczas przewozu wykonywanego przez podwykonawcę strony pozwanej, w dniu 22 kwietnia 2017 r. doszło do kradzieży ładunku z naczepą. Kierowca zaparkował pojazd z towarem w dniu 22 kwietnia 2017 r. około godz. 2:00, nie na parking strzeżonym, lecz na parkingu na stacji paliw (...) przy ul. (...) w T. i udał się do domu. Przejżdżając następnego dnia (to jest w dniu 23 kwietnia 2017 r.) koło tego parkingu zauważył, że nie ma pojazdu i zgłosił kradzież Policji.

Towaru nie odnaleziono, a śledztwo umorzono wobec braku wykrycia sprawców.

W związku z kradzieżą strona powodowa obciążyła stronę pozwaną odpowiedzialnością za kradzież i złożyła jej reklamację. W piśmie z 24 kwietnia 2017 r. strona pozwana uznała odpowiedzialność swojego podwykonawcy, a w piśmie z 27 lipca 2018 r. potwierdziła wartość towaru na kwotę 101.458 euro, stwierdzając, że żądanie w pozostałej kwocie 78.902 euro nie znajduje uzasadnienia.

**Sąd Okręgowy** stan faktyczny w sprawie ustalił na podstawie dokumentów, w tym w szczególności zlecenia transportu dając im wiarę w całości, gdyż ich prawdziwość nie była kwestionowana przez strony.

W świetle ustalonego stanu faktycznego i materiału dowodowego, Sąd Okręgowy dał wiarę zeznaniom świadka M. T., która zeznała, że strony uzgodniły treść zlecenia transportu (z pracownikiem strony pozwanej B. G.). Świadek zeznała, że przedmiotem zlecenia był transport, a jego warunki strony uzgodniły mailowo. Ww. zeznania korespondują z zeznaniami świadka B. G., który najpierw twierdził, że nie kojarzy ww. zlecenia, a po okazaniu zlecenia przesłanego w dniu 21 kwietnia 2017 r. stwierdził, że otrzymał je jak transport był już w Polsce, co koresponduje z zeznaniem M.T., która po raz drugi przesłała to zlecenie właśnie 21 kwietnia 2017 r. (z podwyższoną ceną.). Choć świadek nie potwierdził, że otrzymał ww. zlecenie po raz pierwszy w dniu 18 kwietnia 2017 r., nie potrafił jednak wyjaśnić dlaczego we wcześniejszej korespondencji e-mailowej (czyli przed 21 kwietnia 2017 r. ) pojawia się w tytule maili ww. zlecenie transportowe. Nie potrafił tego wyjaśnić także świadek J. B. (1) (pracownik strony pozwanej). Świadczy o tym, że strona pozwana już wcześniej – to jest w dniu 18 kwietnia 2017 r. otrzymała ww. zlecenie.

Zeznania świadków S. S. i W. J. (k. 149) pozostawały obojętne na kwestie ustalenia stanu faktycznego.

**Sąd Okręgowy** uznał powództwo za uzasadnione i stwierdził, że kluczowe w sprawie było ustalenie, czy transport wykonany przez stronę pozwaną miał cechy przewozu czy spedycji. Dla rozstrzygnięcia tej kwestii Sąd Okręgowy odwołał się do art. 774 k.c. i art. 794 § 1 k.c. i wskazał, że podstawą odróżnienia umowy przewozu od umowy spedycji jest więc treść zobowiązania przyjmującego zamówienie, a nie rodzaj podejmowanych czynności. Jeśli więc w ofercie mowa jest wyłącznie o przewozie, a żadne inne działania nie wskazują na istnienie dodatkowych postanowień umownych obejmujących usługi związane z przewozem należy uznać, że w taki sposób zawarta umowa jest umową przewozu, a nie umową spedycji (por. wyrok Sądu Najwyższego z 6 października 2004 r. sygn. akt I CK 199/04).

Sąd Okręgowy odwołał się do wyroku Sądu Najwyższego z 12 lutego 2009 r. (sygn. III CSK 296/08) i wskazał, że określenie obowiązków spedytora wymaga uwzględnienia zwłaszcza informacji o przesyłce i jej szczególnych właściwościach, podanych uprzednio przez dającego zlecenie spedycyjne przy zawieraniu umowy spedycji a oceny, czy doszło do niewykonania bądź do nienależytego wykonania umowy spedycji można dokonać dopiero po wcześniejszym jednoznacznym ustaleniu treści umowy. W treści takiej umowy winny zostać określone precyzyjnie obowiązki spedytora, których treść powinna pozostawać w związku z treścią zlecenia spedycyjnego sformułowanego przez dającego zlecenie spedycyjne.

Odnosząc powyższe rozważania do realiów sprawy Sąd Okręgowy wskazał, że strona powodowa za zleceniem transportu nr (...) datowanym na 14 kwietnia 2017 r. zleciła stronie pozwanej wykonanie przewozu, a nie przygotowania przewozu. Pomiędzy stronami doszło zatem do zawarcia umowy przewozu międzynarodowego (do której zastosowanie znajduje Konwencja CMR), a nie umowy spedycji, ponieważ strona pozwana przyjęła od strony

powodowej zlecenie transportu, a nie spedycji. Treść tego dokumentu jednoznacznie wskazuje, że przedmiotem zobowiązania strony pozwanej był przewóz, a nie jedynie jego organizacja. Nie ma znaczenia okoliczność, że strona pozwana nie posiada licencji przewozowej na transport międzynarodowy ani własnych pojazdów. Już w samym nagłówku dokumentu zatytułowanego zlecenie dla przewoźnika, wystawionego dla przewoźnika faktycznego (spółki (...)) nazwa strony pozwanej poprzedzona jest słowami spedycja i transport międzynarodowy. Twierdzenie strony pozwanej o niewykonywaniu transportu międzynarodowego jest bezzasadne. Nie ma bowiem wątpliwości co do tego, że w sprawie pomiędzy stronami zawarta została umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów, do której zastosowanie mają przepisy konwencji CMR. Nie ma też wątpliwości, że w stosunku pomiędzy stronami procesu strona powodowa występowała jako nadawca przesyłki uprawniona do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych. Określenie nadawca odnosi się bowiem do osoby, która zawarła z przewoźnikiem umowę przewozu i której CMR przyznaje określone prawa i na której ciążyą określone obowiązki wobec przewoźnika, niezależnie od tego, czy osoba ta sama dostarcza przewoźnikowi towar do przewozu, czy też czyni to na jej rachunek inna osoba (jak to miało miejsce w sprawie). Słusznie w toku postępowania argumentowała strona powodowa, iż twierdzenie strony pozwanej, że w przewozie, co do którego zawarto szereg umów przewozu nadawca jest jeden jest nieporozumieniem. W sytuacji, gdy występuje mnogość stosunków prawnych, wynikających z łańcucha umów zawieranych w celu wykonania jednego przewozu (jak to miało miejsce w sprawie), w każdej umowie występuje inny nadawca. W stosunkach pomiędzy przewoźnikami, przewoźnicy którzy powierzają przewóz kolejnym (na podstawie odrębnych umów) są wobec nich nadawcami. Statusu strony powodowej jako nadawcy uprawnionego do dochodzenia roszczeń wobec strony pozwanej, nie niweczy fakt wpisania innego podmiotu do treści listu przewozowego jako nadawcy. Z reguły, pomimo mnogości umów przewozu odnoszących się do tego samego przewozu, wystawiany jest jeden list przewozowy CMR, który z natury rzeczy nie odzwierciedla poszczególnych umów. Nie ma on zresztą charakteru przesądzającego, a jest jedynie dowodem prima facie (art. 4 i 9 CMR). O rzeczywistej treści poszczególnych stosunków prawnych pomiędzy uczestnikami przewozu (m.in. poszczególnymi przewoźnikami) świadczą ustalenia zawarte w innych dokumentach zwłaszcza w treści zleceń przewozowych. Każda z tych umów i powstałe z nich stosunki prawne muszą być oceniane w świetle przepisów konwencji CMR samodzielnie. Konwencja ta nie zawiera bowiem żadnych odrębnych regulacji dotyczących przewozów wykonywanych na zasadzie podwykonawstwa. Zawiera jedynie postanowienia dotyczące przewozu sukcesywnego (art. 34 i nast.), które w sprawie nie mają zastosowania ze względu na brak przesłanki przekazywania pomiędzy zaangażowanymi w przewóz przewoźnikami przesyłki i listu przewozowego. W sprawie będącej przedmiotem sporu, faktyczny przewoźnik spółka (...) wykonał przewóz w całości. Pozostali przewoźnicy, w tym strony procesu, byli wyłącznie przewoźnikami w sensie prawnym (strony umowy przewozu), fizycznie jednak nie dokonywali przemieszczenia towaru. Wyłącza to możliwość stosowania przepisów art. 34 i nast. CMR. Stąd też błędne jest powoływanie się przez stronę pozwaną na ww. przepisy.

Rację ma więc strona powodowa wskazując, iż okoliczność, że każda z umów przewozu, zawierana pomiędzy przewoźnikami biorącymi udział w przewozie (w sensie prawnym, a nie faktycznego wykonywania) kreuje odrębny stosunek prawny, podlegający postanowieniom konwencji CMR, powoduje że indyferentne w sprawie są relacje dotyczące innych podmiotów. W szczególności bez znaczenia jest powoływany przez stronę pozwaną fakt wypłaty odszkodowania ubezpieczeniowego (...) S.A. Fakt taki (o ile miał miejsce) świadczy jedynie o wyrównaniu szkody w ramach ubezpieczenia cargo na rzecz podmiotu, na ryzyko którego (w relacji sprzedawca – odbiorca) przewóz był wykonywany. Należy przy tym podkreślić, że wypłata odszkodowania w ramach ubezpieczenia cargo dokonywana jest nie na rzecz osoby uprawnionej na podstawie przepisów przewozowych, a na rzecz ubezpieczonego, którym jest podmiot na ryzyko którego przewóz ma miejsce, przy czym ryzyko to odnoszone jest do relacji łączącej pierwotnego nadawcę (z reguły sprzedawcę towaru) i jego odbiorcę (kupującego). Umowa łącząca te podmioty (a nie umowa przewozu) i skorelowana z nią umowa ubezpieczenia są zatem miarodajne dla oceny, na rzecz kogo ma być wypłacone odszkodowanie w ramach ubezpieczenia cargo. Fakt wypłaty takiego odszkodowania na rzecz określonego podmiotu nie przesądza jego statusu w stosunku przewozowym (zwłaszcza powstałym na skutek zawarcia kolejnej umowy przewozu niejako w środku łańcucha umów). Bez znaczenia dla sprawy pozostają zatem przedstawione przez stronę pozwaną cesje praw pomiędzy (...) (cedenta) i F. A. (cesjonariusza) oraz (...) (cedenta) i F. A. (cesjonariusza).

Wypłata odszkodowania ubezpieczeniowego nie prowadzi do zwolnienia od odpowiedzialności przewoźników biorących udział w przewozie. Roszczenie przysługujące zaspokojonemu sprzedawcy (z reguły pierwotnemu nadawcy) lub kupującemu (odbiorcy) przechodzi bowiem w drodze subrogacji ubezpieczeniowej na ubezpieczyciela, który wypłacił odszkodowanie i może być dochodzone wobec przewoźnika odpowiedzialnego za szkodę na podstawie przepisów przewozowych. Zasądzenie roszczenia na rzecz strony powodowej nie prowadzi więc do jej wzbogacenia. Strona powodowa bowiem ponosi odpowiedzialność na zasadzie art. 3 CMR za swojego podwykonawcę, jaką była strona pozwana i dalszego podwykonawcę – spółkę (...).

Przedmiotem procesu jest roszczenie o zapłatę odszkodowania należnego stronie powodowej jako nadawcy (która we wcześniejszych relacjach ma również status przewoźnika) od przewoźnika, któremu powierzyła przewóz. Podzielić należy stanowisko strony powodowej, iż roszczenie to nie ma charakteru zwrotnego (regresowego) i powstaje już w momencie powstania szkody w towarze. Jest one niezależne od tego, czy strona powodowa jako wcześniejszy przewoźnik naprawiła szkodę czy też nie. Jest to konsekwencją okoliczności, że jej sytuacja wobec strony pozwanej jako podwykonawcy jest taka sama, jak każdego innego nadawcy. Tak jak w odniesieniu do każdego innego nadawcy nie bada się, czy szkoda zaistniała bezpośrednio w substancji towaru dotyczy jego majątku, tak samo w odniesieniu do przewoźnika, który powierzył przewóz następnemu, sam fakt zaginięcia czy uszkodzenia towaru jest wystarczającą przesłanką odpowiedzialności podwykonawcy. Wprowadzanie dalszego warunku odpowiedzialności podwykonawcy wobec przewoźnika powierzającemu mu przewóz w postaci zapłaty odszkodowania na rzecz osoby uprawnionej, nie ma uzasadnienia.

Regulacja zawarta w art. 34 i nast. CMR dotyczy wyłącznie przewozów sukcesywnych (wyrok Sądu Najwyższego z 6 lutego 2008 r., II CSK 469/07) i nie ma zastosowania w sprawie ze względu na brak przesłanki przekazywania pomiędzy przewoźnikami przesyłki i listu przewozowego. Jej stosowanie do relacji pomiędzy przewoźnikami wykonującymi przewóz na zasadzie podwykonawstwa (jak to ma miejsce w sprawie) nie ma uzasadnienia. Stosunki pomiędzy przewoźnikami sukcesywnymi opierają się na innych zasadach, wynikających z ich solidarnej odpowiedzialności, a co za tym idzie – regresowego charakteru roszczeń pomiędzy nimi. Wspomniany charakter odpowiedzialności przewoźników sukcesywnych powoduje, że osoba uprawniona może wystąpić z roszczeniem przeciwko każdemu z przewoźników, biorących udział w przewozie. Stąd też, dopóki szkoda nie zostanie przez któregośkolwiek naprawiona, każdy z nich odpowiada wobec uprawnionego. Motyw ten nie istnieje w wypadku rozliczeń między przewoźnikami biorącymi udział w przewozie na zasadzie podwykonawstwa.

Sąd Okręgowy podzielił stanowisko strony powodowej, iż w świetle przyjętego przez stronę pozwaną zlecenia transportu nieprawdziwe jest twierdzenie, że w relacji pomiędzy stronami nie obowiązywał zakaz podzlecenia przewozu innym podmiotom. Zakaz taki, podobnie jak i nakaz parkowania na parkingach strzeżonych określonych na stronie (...), zostały wyraźnie i jednoznacznie sformułowane i jest oczywiste, że naruszenie każdego z nich stanowi wyraz rażącego niedbalstwa, powodującego niemożliwość powoływania się przez stronę pozwaną na ograniczenia odpowiedzialności, w tym kwotowe ograniczenie wysokości odszkodowania z art. 23 ust. 3 konwencji CMR.

Reasumując Sąd Okręgowy stwierdził, że wbrew twierdzeniom strony pozwanej w sprawie nie mamy do czynienia z przewozem sukcesywnym (bo nie są spełnione przesłanki z art. 34 konwencji CMR) lecz z przewozem dokonywanym na zasadzie podwykonawstwa (art. 3 konwencji CMR). Między stronami doszło do zawarcia nowej, odrębnej umowy przewozu, w której strona powodowa wobec strony pozwanej przyjęła rolę nadawcy ze wszystkimi prawami przysługującymi nadawcy. Roszczenia strony powodowej nie mają charakteru regresowego, a co za tym idzie są niezależne od tego czy strona powodowa sama naprawiła szkodę czy też nie, a statusu strony powodowej jako nadawcy wobec strony pozwanej nie niweczy fakt wpisania do listu przewozowego w miejscu nadawcy innego podmiotu (por. w tym względzie wyrok Sądu Najwyższego z 10 września 2020 r. II CSK 125/19, w którym zostało podkreślone, że prawo do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych jest według konwencji CMR niezależne od prawa do towaru czy od faktu poniesienia szkody, a przysługuje ono osobie uprawnionej).

O kosztach procesu Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. stosownie do spisu kosztów (k. 396), z wyjątkiem pozycji 7. Na zasądzone koszty procesu w kwocie 34.085,88 zł złożyły się: opłata od pozwu w

kwocie 21.660 zł, kwota 17 zł tytułem opłaty kancelaryjnej od pełnomocnictwa, wynagrodzenie pełnomocnika, które zgodnie z § 3 ust. 2 w zw. z § 2 pkt 7 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych roku wyniosło 10.800 zł, koszty tłumaczeń w kwotach 700 zł, 170 zł i 240 zł oraz wykorzystana część zaliczki na poczet tłumaczeń w kwocie 498,88 zł (a to w związku z przyznanym wynagrodzeniem na rzecz tłumacza przysięgłego w kwotach 360,88 zł i 138 zł). Co do niewykorzystanej części wpłaconej przez stronę powodową zaliczki w kwocie 501,12 zarządzono jej zwrot.

W związku z przyznanym zwrotem kosztów stawiennictwa świadków J. B. i B. G. w kwotach 129,35 zł i 61,81 zł tymczasowo ze środków Skarbu Państwa oraz mając na uwadze wynik postępowania należało zasądzić od strony pozwanej na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Krakowie kwotę 191,16 zł.

**Apelację** wniosła strona pozwana, która zaskarżyła wyrok w całości zarzucając:

a) naruszenie prawa procesowego, to jest:

- art.233 § 1 kpc poprzez dowolną, a nie swobodną ocenę dowodów w postaci treści zeznań świadków B. G. (1) i M. T. oraz treści korespondencji mailowej między ww. osobami w zakresie zawierania umowy przewozu, co skutkowało przyjęciem, że treść ww. umowy obejmuje nieomawiane i niezgodnione przez świadków warunki pisemnego zlecenia nr (...);

- art.327<sup>1</sup> kpc poprzez sporządzenie uzasadnienia niezawierającego wymaganych tych przepisem elementów;

b) naruszenie prawa materialnego, to jest:

- art.72 kc przez błędne przyjęcie, że treść umowy przewozu zawartej między stronami obejmuje nieomawiane i niezgodnione przez świadków warunki zlecenia (...);

- art.12 konwencji CMR poprzez przyjęcie, że powodowa spółka jest podmiotem legitymowanym do dochodzenia zapłaty za utraconą w czasie przewozu maszynę.

W konsekwencji strona pozwana wniosła o zmianę zaskarżonego wyroku i oddalenie powództwa w całości ewentualnie uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania przez Sąd I instancji i zasądzenie kosztów procesu za obie instancje.

Strona powodowa wniosła **odpowiedź na apelację**, w której domagała się jej oddalenia i zasądzenia kosztów postępowania apelacyjnego.

**Sąd Apelacyjny zważył:**

Apelacja jest częściowo uzasadniona, co skutkowało zmianą zaskarżonego wyroku.

Omówienie zarzutów apelacji rozpocząć należy od oceny zarzutu naruszenia art.327<sup>1</sup> kpc. Oceniając ten zarzut, nie można zgodzić się z poglądem, że uzasadnienie wyroku nie zawiera wymaganych ww. przepisem elementów. Uzasadnienie zaskarżonego wyroku w pełni poddaje się kontroli instancyjnej zawierając wszystkie elementy wymagane przez art.327<sup>1</sup> kpc.

Natomiast uzasadniony jest zarzut naruszenia art.233 kpc polegający na wadliwej ocenie zeznań świadków i korespondencji mailowej.

I tak, Sąd Okręgowy wadliwie ustalił, że strona powodowa zleciła stronie pozwanej przewóz utraconej maszyny już w dniu 14 kwietnia 2017 r., przy czym Sąd Apelacyjny postrzega ww. ustalenie jako pewnego rodzaju skrót myślowy, bo w istocie nawet strona powodowa nie twierdziła, że w dniu 14 kwietnia 2017 r. zwróciła się do strony pozwanej

ze zleceniem przewozu. W tym dniu strona powodowa sama uzyskała zlecenie przewozu maszyny i z tej przyczyny w zleceniu widnieje data 14 kwietnia 2017 r.

Ww. wadliwość jest o tyle nieistotna, że spór między stronami nie sprowadza się do tego, czy zlecenie zostało złożone w dniu 14 kwietnia 2017 r. Spór sprowadza się do tego, czy dokument zlecenia został po raz pierwszy przesłany stronie pozwanej w dniu 21 kwietnia przy okazji podwyższenia frachtu, czy też już w dniu 18 kwietnia. Ustalenie tej kwestii ma kluczowe znaczenie, bo w dokumencie zlecenia znajdują się postanowienia co do sposobu wykonania przewozu, to jest zakaz dalszego podzlecenia przewozu oraz obowiązek zatrzymywania się na parkingach strzeżonych.

Powtórzyć należy, że data 21 kwietnia jako data w której strona powodowa doręczyła stronie pozwanej dokument zlecenia nie był kwestionowany, a spór sprowadzał się po pierwsze do tego, czy był to pierwszy moment, gdy strona pozwana mogła zapoznać się z dokumentem zlecenia (tak twierdziła strona pozwana), czy też było to kolejne przesłanie ww. dokumentu, bo po raz pierwszy został on przesłany w dniu 18 kwietnia (tak twierdziła strona powodowa).

Sąd Okręgowy ustalił, że strona powodowa przesłała dokument zlecenia jako załącznik do maila w dniu 18 kwietnia na podstawie analizy zeznań świadków, w tym przede wszystkim dał wiarę zeznaniom świadka M. T..

Sądowi Apelacyjnemu znany jest pogląd, iż skuteczne podniesienie zarzutu obrzydzenia art.233 § 1 k.p.c. wymaga wykazania, że sąd uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego oraz, że nie jest natomiast wystarczające przekonanie strony o innej niż przyjął sąd wadze poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie niż ocena sądu, wreszcie, że jeżeli sądowi nie można wytknąć rozumowania błędnego z punktu widzenia logiki i doświadczenia życiowego, to nie dochodzi do obrzydzenia art.233 § 1 kpc, nawet jeśli z dowodu można wywieść wnioski inne niż przyjęte przez sąd.

Rzecz w tym, że zeznania świadka M. T. poddają się weryfikacji – zarówno pozytywnej, jak i negatywnej. Gdy ww. świadek zeznała, że w dniu 21 kwietnia przesłała pracownikowi strony pozwanej dokument zlecenia z uwagi na podwyższenie frachtu to ten fragment zeznań znajduje potwierdzenie w treści maila, bo w aktach sprawy znajduje się mail, w którym świadek informuje, że przesyła nowe zlecenie z podwyższonym wynagrodzeniem, a w stopce maila widnieje adnotacja, że do maila został dołączony załącznik w postaci dokumentu w formacie pdf. Logiczne jest zatem ustalenie, że w dniu 21 kwietnia strona powodowa przesłała stronie pozwanej dokument zlecenia.

Natomiast trudno zgodzić się z ustaleniem, że takie zlecenie zostało przesłane już 18 kwietnia. Owszem, w jednym z maili pojawia się odesłanie do numeru zlecenia, ale brak jest informacji, że do tego konkretnego maila zostaje dołączony skan zlecenia – na takiej zasadzie jak w przypadku przesłania zlecenia w dniu 21 kwietnia – tzn. czy to poprzez treść maila lub poprzez adnotacji o załączniku dołączonym do maila.

Pełnomocnik strony powodowej na rozprawie apelacyjnej podkreślił, że ww. zeznania są wiarygodne chociażby z tej przyczyny, że typową praktyką jest, iż po ustaleniu warunków przewozu zleceniodawca przesyła zleceniobiorcy dokument zlecenia.

Sąd Apelacyjny nie kwestionuje, że w relacjach z zakresu przewozu występuje taka praktyka. Rzecz w tym, że z wiedzy powszechnej wynika, że jeżeli dana osoba, w szczególności w relacjach zawodowych przesyła dokument to informuje o tym odbiorcę – tak właśnie postąpiła świadek M. T. w dniu 21 kwietnia informując pracownika strony pozwanej, że przesyła mu skan zlecenia. Przy czym, oczywiście nie można wykluczyć, że dana osoba zapomina wskazać w mailu, że wysyła dokument. W takiej sytuacji i tak do nagłówka maila w sposób automatyczny zostanie dodana informacja, że do maila został dołączony załącznik w postaci dokumentu np. w formacie pdf. I znowu należy powtórzyć, że w taki sposób wyglądało przesłanie dokumentu zlecenia w dniu 21 kwietnia.

Natomiast brak jest takich informacji, jeżeli chodzi o przesłanie dokumentu zlecenia już w dniu 18 kwietnia. Co więcej, czasowy zakres możliwości wysłania maila z załącznikiem w postaci skanu zlecenia jest w sposób znacząco ograniczony, ponieważ w dokumencie zlecenia widnieją podane przez pracownika strony pozwanej numery rejestracyjne zestawu, który miał wykonywać przewóz. Skoro zatem w dokumencie zlecenia widnieją te dane to z istoty



zlecenie nie mogło być wysłane przed podaniem tej informacji przez pracownika strony pozwanej. A po podaniu ww. danych korespondencja pomiędzy stronami w zasadzie ulega zakończeniu.

W rezultacie zdaniem Sądu Apelacyjnego strona powodowa nie wykazała, że przesała stronie pozwanej dokument zlecenia już w dniu 18 kwietnia, a zeznania świadka M. T. w tej części są niewiarygodne wobec niemożności ich pozytywnej weryfikacji z dokumentami w postaci wydruku maili. Skutkiem podzielenia ww. zarzutu apelacyjnego jest ustalenie, że strona pozwana po raz pierwszy z dokumentem zlecenia mogła zapoznać się najwcześniej w dniu 21 kwietnia i przy uwzględnieniu ww. faktu Sąd Apelacyjny będzie dokonywał oceny zarzutów naruszenia przepisów prawa materialnego.

Przypomnieć należy, iż strona pozwana naruszenie prawa materialnego postrzega w szeroko rozumianym zarzucie naruszenia art.12 konwencji CMR oraz art.72 kc

Art.12 konwencji CMR został według strony pozwanej naruszony poprzez jego nieprawidłową wykładnię, albowiem ww. przepis – prawidłowo według strony pozwanej wykładany – powinien doprowadzić do oddalenia powództwa z uwagi na brak legitymacji czynnej strony powodowej rozumianej w ten sposób, że strona powodowa nie jest nadawcą w rozumieniu przepisów konwencji CMR, a zatem nie jest osobą uprawnioną do dochodzenia roszczenia oraz z uwagi na to, że nawet gdyby przyjąć, że strona powodowa co do zasady jest uprawniona do dochodzenia ww. roszczenia to w stanie faktycznym sprawy nie wykazała, że poniosła szkodę, a jest to niezbędny warunek skutecznego dochodzenia roszczenia.

Z kolei, naruszenie art.72 kc polegało na błędnym przyjęciu, że treść umowy przewozu zawartej między stronami obejmuje nieomawiane i niezgodnione przez świadków warunki zlecenia. Ww. postać naruszenia nie wpływa na zasadę odpowiedzialności strony pozwanej, ale na zakres odpowiedzialności.

I tak, kwestię oceny zarzutów prawa materialnego rozpocząć należy od oceny zarzutu wadliwej wykładni art.12 konwencji CMR. Gdyby bowiem przyjąć, że nie można uznać strony powodowej za nadawcę w rozumieniu ww. przepisu, to skutkiem takiego stanowiska będzie uznanie, że strona powodowa nie może być uznana za osobę uprawnioną, a wówczas nie przysługiwałaby jej legitymacja czynna do dochodzenia niniejszego roszczenia.

Z ww. zarzutem nie można się zgodzić. Sąd Apelacyjny podziela ustalenia i wnioski Sądu Okręgowego w tym zakresie, to jest, że strona powodowa jest nadawcą w rozumieniu art.12 konwencji CMR i w konsekwencji utraty przez stronę pozwaną towaru jest uprawniona do dochodzenia roszczenia od strony pozwanej. Fakt, że w liście przewozowym jako nadawca został wskazany inny podmiot nie wyłącza uznania, że w relacjach pomiędzy stronami procesu to strona powodowa jest nadawcą. List przewozowy stanowi dowód pozwalający na ustalenie określonych faktów – w tym również i osoby nadawcy. Rzecz w tym, że ww. dowód podlega ocenie jak każdy inny, a w stanie faktycznym sprawy wręcz nie jest kwestionowane przez stronę pozwaną, że to strona powodowa zleciła jej przewóz towaru.

Uzupełniając rozważania Sądu Okręgowego w tym zakresie powtórzyć należy za Sądem Najwyższym, że nadawcą jest kontrahent przewoźnika, czyli druga – obok przewoźnika – strona umowy przewozu towarów (por. wyrok z 3 września 2003 r., II CKN 415/01).

Kolejny argument strony pozwanej, który ma świadczyć o bezzasadności powództwa sprowadza się do tego, że strona powodowa nie wykazała faktu poniesienia szkody, przy czym strona pozwana postrzega szkodę strony powodowej jako obowiązek wykazania, że utracony towar był jej własnością lub że strona powodowa zapłaciła odszkodowanie właścicielowi (lub innemu podmiotowi) za utratę towaru. Skoro strona powodowa nie wykazała ww. okoliczności to uwzględnienie powództwa oznaczałoby – według strony pozwanej - wystąpienie po stronie powodowej stanu bezpodstawnego wzbogacenia.

Ocenę tego argumentu rozpocząć należy od wskazania, że chociaż kwestia wypłaty przez stronę powodową odszkodowania z tytułu utraty towaru nie była przedmiotem zainteresowania sądów orzekających w sprawie to jednak można założyć, że rację ma strona pozwana, że strona powodowa nie zapłaciła odszkodowania postrzeganego

jako zapłata równowartości utraconego towaru. Założyć bowiem można, że strona powodowa w obliczu mocno akcentowanego przez stronę pozwaną argumentu, że warunkiem koniecznym do uwzględnienia powództwa jest wykazanie pokrycia straty wywołanej utratą maszyny, niezależnie od argumentacji prawnej, przedłożyłaby dokumenty rozliczające szkodę, z których wynikałoby, że wypłaciła odszkodowanie za utratę towaru.

Niewątpliwie także na postrzeganie tej kwestii wpływ ma okoliczność, że od momentu zdarzenia do wydania przez Sąd Apelacyjny wyroku minęło ponad 6,5 roku. Jest to wystarczający okres, aby potwierdzić wypłatę odszkodowania za utratę towaru. W efekcie dalsze rozważania Sąd Apelacyjny będzie prowadził przy założeniu, że strona powodowa - co najmniej - nie wykazała, że wypłaciła odszkodowanie z tytułu utraty towaru.

Rzecz w tym, że ww. okoliczność nie ma wpływu na rozstrzygnięcie, ponieważ pozostaje poza zakresem zainteresowania sądów orzekających w niniejszej sprawie.

Pamiętać należy, że przedmiotem uprawnienia nadawcy lub odbiorcy jest prawo do rozporządzania towarem, a substytutem tego prawa jest między innymi możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych (por. wyrok Sądu Najwyższego z 14 kwietnia 2016 r., II CSK 338/15). W takiej sytuacji prawo do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wynikających z konwencji CMR jest niezależne od prawa do towaru, czy od faktu poniesienia szkody (por. wyrok Sądu Najwyższego z 3 września 2003 r., II CKN 415/01).

Powyższe stanowisko poparte orzecznictwem Sądu Najwyższego w istocie rozstrzyga ww. wątpliwości. Jednakże z uwagi na to, że strona pozwana niezwykle mocno podkreśla znaczenie tego argumentu, to Sąd Apelacyjny przedstawi w sposób maksymalnie szeroki argumentację, która doprowadziła go do uznania, że strona powodowa nie musiała wykazywać ani prawa do towaru ani zapłaty odszkodowania za utratę towaru jako warunku dochodzenia roszczeń odszkodowawczych.

Przyjęty na uzasadnienie rozstrzygnięcia wniosek znajduje potwierdzenie w treści postanowień konwencji CMR, poczynając od treści preambuły, która wskazuje na konieczność ujednoczenia warunków międzynarodowego przewozu drogowego towarów w tym (między innymi) odpowiedzialności przewoźnika. Treść preambuły potwierdza autonomiczny charakter konwencji i wynikającej z jej postanowień odpowiedzialności przewoźnika.

Prawidłowość stanowiska wedle którego nadawca nie musi wykazywać ani prawa własności towaru, ani faktu pokrycia szkody za utratę towaru w celu skutecznego dochodzenia roszczeń odszkodowawczych znajduje potwierdzenie nie tylko w treści art.17 ust.1 konwencji CMR, w którym to przepisie brak jest ww. przesłanki jako warunku dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, ale także w innych przepisach, których rola i wykładnia byłyby niezrozumiałe, gdyby przyjąć, że nadawca musi wykazać, że utracony towar był jego własnością lub że zapłacił odszkodowanie za utratę towaru, aby móc wystąpić ze skutecznym roszczeniem odszkodowawczym przeciwko przewoźnikowi, który utracił towar.

I tak, jeżeli przyjąć za stroną pozwaną, że warunkiem skutecznego dochodzenia roszczeń odszkodowawczych jest wykazanie prawa do towaru lub zapłaty odszkodowania za utracony towar, to skutkiem przyjęcia takiego stanowiska jest uznanie, że nadawca ma prawo dochodzenia roszczeń odszkodowawczych w razie ziszczenia się ww. przesłanek. Tymczasem art.12 ust.2 konwencji CMR wskazuje, że z chwilą wydania odbiorcy drugiego egzemplarza listu przewozowego lub kiedy odbiorca skorzystał z prawa przewidzianego w art.13 ust.1 konwencji, wygasa prawo nadawcy do rozporządzania towarem i kwestia własności towaru lub zapłaty odszkodowanie za utratę lub uszkodzenie towaru nie ma z tego punktu widzenia żadnego znaczenia. Inaczej rzecz ujmując, jeżeli przyjąć za prawidłową koncepcję strony pozwanej, że warunkiem skutecznego dochodzenia roszczenia jest wykazanie prawa do towaru lub zapłaty odszkodowania za towar w sytuacji gdy odbiorca odebrał towar, którego właścicielem jest nadawca i okazało się, że towar został uszkodzony lub np. częściowo utracony w trakcie transportu to nadawca nie miałby legitymacji czynnej do dochodzenia roszczenia odszkodowawczego od przewoźnika z uwagi na jednoznaczność treści art.12 ust.2 konwencji, a odbiorca nie mógłby dochodzić ww. roszczeń, bo utracony towar nie należał do niego i nie zapłacił za towar, który do niego nie należał.

Potwierdzeniem, że ww. sytuacja nie jest hipotetyczna jest stan faktyczny w sprawie II CSK 338/15, w której odbiorca odebrał towar, który został uszkodzony w trakcie transportu i nie dochodził roszczeń od przewoźnika, a szkodę rozliczył bezpośrednio ze sprzedawcą towaru. Z kolei sprzedawca potrącił szkodę z wierzytelnością przedsiębiorcy, któremu zlecił przewóz towaru (powoda w sprawie II CSK 338/15), a ten wystąpił z roszczeniem odszkodowawczym przeciwko podmiotowi, który na jego zlecenie dokonał przewozu w trakcie którego doszło do uszkodzenia towaru. Nie ulega zatem wątpliwości, że w stanie faktycznym sprawy powód wykazał, że to on ostatecznie poniósł koszty uszkodzenia towaru podczas przewozu wykonywanego przez pozwanego. Tymczasem powództwo zostało oddalone z tej przyczyny, że ziściły się przesłanki art.12 ust.2 konwencji i nadawca utracił prawo do dysponowania towarem, niezależnie od tego, że to on ostatecznie pokrył szkodę wywołaną uszkodzeniem towaru w trakcie przewozu realizowanego przez pozwanego.

Dowodem na potwierdzenie, że prawo dochodzenia roszczeń odszkodowawczych w razie utraty towaru jest oderwane od prawa do towaru, czy faktu poniesienia szkody jest treść art.23 ust.5 konwencji CMR, który reguluje odpowiedzialność odszkodowawczą przewoźnika za szkody spowodowane opóźnieniem dostawy i który wymaga wykazania szkody. Trudno racjonalnie zakładać, że w razie opóźnienia w dostawie sygnatariusze konwencji wprowadzili do konwencji obowiązek wykazania szkody, a w razie utraty towaru takie postanowienie nie zostało wprowadzone, ale i tak podmiot, który dochodzi roszczeń winien wykazać szkodę rozumianą jako prawo do towaru lub pokrycie wartości utraconego towaru.

W kontekście ww. problemu warto także zwrócić uwagę na treść art.20 ust.1 konwencji, wedle którego osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów, uważać towar za zaginiony, jeżeli nie został wydany w ciągu trzydziestu lub sześćdziesięciu dni, w zależności od tego, czy termin odbioru był ustalony – tzw. fikcja zaginięcia towaru. Przecież gdyby osoba uprawniona musiała wykazać prawo do towaru lub zapłatę odszkodowania za towar, który nie został wydany przez przewoźnika jako warunek skutecznego dochodzenia roszczenia odszkodowawczego przeciwko przewoźnikowi, który zatrzymał towar, to przepis ten straciłby na znaczeniu. Co więcej, gdyby stan faktyczny w niniejszej sprawie zmodyfikować w ten sposób, że towar nie został utracony, tylko zatrzymany przez faktycznego przewoźnika, to przyjęcie koncepcji strony pozwanej co do konieczności wykazania prawa do towaru lub zapłaty odszkodowania jako warunku skutecznego dochodzenia roszczeń odszkodowawczych oznaczałoby, że z roszczeniem nie mogłaby wystąpić strona pozwana przeciwko faktycznemu przewoźnikowi, ani strona powodowa przeciwko stronie pozwanej, bo żadna z nich nie byłaby w stanie wykazać prawa do towaru, ani faktu zapłaty odszkodowania za towar, który w tym przykładzie zostałby zatrzymany przez faktycznego przewoźnika.

Potwierdzeniem, że wykazanie prawa do towaru lub zapłaty odszkodowania za utracony towar nie jest warunkiem dochodzenia roszczeń odszkodowawczych od przewoźnika są przepisy dotyczące przedawnienia roszczeń z umów przewozu realizowanych na podstawie konwencji CMR. Regułą jest roczny termin przedawnienia, a co ważniejsze, termin rozpoczęcia biegu przedawnienia powiązany jest z umową przewozu, a nie np. z datą zapłaty odszkodowania za utratę towaru przez osobę uprawnioną (np. nadawcę jak w stanie faktycznym). Przecież gdyby strony konwencji chciały uzależnić uprawnienie do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych od wykazania prawa do towaru lub zapłaty odszkodowania to uwzględniłyby ww. okoliczność w treści przepisów o przedawnieniu – poprzez odniesienie biegu terminu przedawnienia także do faktu zapłaty odszkodowania przez osobę uprawnioną.

W efekcie Sąd Apelacyjny uznał, że w stanie faktycznym sprawy ziściły się przesłanki odpowiedzialności strony pozwanej wobec strony powodowej z tytułu utraty towaru na podstawie art.17 ust.1 w związku z art.3 konwencji CMR.

Jednocześnie odpowiedzialność strony pozwanej określona została stosownie do art.23 ust.1 i 3 konwencji CMR, gdyż w sprawie nie ziściły się przesłanki z art.29 konwencji CMR.

Należy bowiem zgodzić się z zarzutem wadliwego zastosowania art.72 kc i przyjęcia, że strony zgodnie ustaliły, że strona pozwana wykona przewóz osobiście i że w trakcie przewozu kierowca będzie zatrzymywał się tylko na parkingach strzeżonych.

Jak wskazano, strona powodowa wykazała przesłanie stronie pozwanej dokumentu zlecenia w dniu 21 kwietnia, a nie w dniu 18 kwietnia. Ma to znaczenie o tyle, że w dniu 21 kwietnia przewóz był już realizowany i nie można uznać, aby od tego momentu strona pozwana była zobowiązana do realizacji postanowień zlecenia. Na marginesie zauważyć należy, że nie wiadomo wręcz jak miałyby przebiegać dostosowanie się do ww. poleceń – np. w zakresie zakazu podzlecenia przewozu w sytuacji, gdy przewóz był już realizowany przez kolejnego przewoźnika. Ponadto celem przesłania dokumentu zlecenia w dniu 21 kwietnia było podwyższenie frachtu, a nie wprowadzanie ograniczeń w realizacji umowy.

Nie można zatem uznać, aby strona pozwana zobowiązała się do realizacji przewozu z uwzględnieniem ograniczeń widniejących w dokumencie zlecenia.

Skoro zatem strona powodowa zastosowanie w sprawie art.29 ust.1 konwencji CMR wywodziła z naruszenia warunków zlecenia, a Sąd Apelacyjny uznał, że strona powodowa nie wykazała, że zobowiązała stronę pozwaną do przestrzegania wskazanych w dokumencie zlecenia warunków, to tym samym nie można uznać, aby strona pozwana ponosiła pełną odpowiedzialność za utratę towaru.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Apelacyjny na podstawie art.386 § 1 kpc zmienił zaskarżony wyrok, obniżając odszkodowanie zasądzone na rzecz strony powodowej z kwoty 101 458 EUR do kwoty 80 982,30 EUR i w zakresie ww. obniżenia oddalił powództwo.

Częściowe uwzględnienie apelacji doprowadziło do zmiany rozstrzygnięcia o kosztach procesu, stosunkowo je rozdzielając na podstawie art.100 kpc. Sąd Apelacyjny przyjął jako podstawę rozdzielenia kosztów procesu proporcję 4/5 do 1/5, co oznacza, że stronie powodowej należy się zwrot 4/5 z poniesionych kosztów procesu, czyli 4/5 z 34 000 zł, co daje kwotę 27 720 zł, a stronie pozwanej 1/5 z poniesionych kosztów procesu, czyli 1/5 z 10817 zł, co daje kwotę 2170 zł. Różnica ww. kwot daje sumę 25 000 zł, ponieważ dodać należy, że sąd orzekający o kosztach nie musi ustalić wysokość należnych kosztów jako precyzyjny wynik operacji matematycznych. Ważne jest, aby zasądzona kwota odpowiadała przyjętej proporcji, a ta w sposób prawidłowy odpowiadała wynikowi procesu.

Konsekwentnie Sąd Apelacyjny rozdzielił na obydwie strony kwotę 191,16 zł tytułem kosztów sądowych poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa, którą Sąd Okręgowy ściągnął w całości od strony pozwanej zgodnie z ww. proporcją 4/5 do 1/5. Tym samym, w wyniku ww. zmiany strona pozwana winna zwrócić Skarbowi Państwa kwotę 150 zł, a strona powodowa kwotę 41,16 zł.

W pozostałej części Sąd Apelacyjny na podstawie art.385 kpc oddalił apelację jako bezzasadną.

Sąd Apelacyjny na podstawie art.100 kpc wzajemnie zniósł koszty postępowania apelacyjnego. Sąd Apelacyjny konsekwentnie zastosował proporcję 4/5 do 1/5, ale oznacza to, że strona pozwana może domagać się od strony powodowej zwrotu 1/5 opłaty od apelacji i wynagrodzenia pełnomocnika, czyli  $21\ 560 \times 20\% = 4312 + 8100 \times 20\% = 1620$ . Razem  $4312 + 1620 = 5932$  zł. Z kolei, strona powodowa może domagać się od strony pozwanej zapłaty  $80\% \times 8100 = 6480$  zł. Różnica pomiędzy ww. kwotami jest na tyle niewielka, że zdaniem Sądu Apelacyjnego uzasadnione jest wzajemne zniesienie kosztów postępowania apelacyjnego.