

Sygn. akt V GC 517/16

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 23 lutego 2018 roku

Sąd Rejonowy w Ostrołęce V Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSR Artur Kowalski

Protokolant: st. sekr. sądowy Monika Trzeciak

po rozpoznaniu w dniu 9 lutego 2018 roku w Ostrołęce

na rozprawie sprawy z powództwa **A. M.**

przeciwko (...) **Spółka jawna z siedzibą w W.**

przy uczestnictwie interwenienta ubocznego (...) **S.A. w W.**

o zapłatę kwoty 18.515,68 zł

oraz

z powództwa wzajemnego (...) **Spółka jawna z siedzibą w W.**

przeciwko **A. M.**

przy uczestnictwie interwenienta ubocznego (...) **S.A. w W.**

o zapłatę kwoty 43.327,49 zł

orzeka:

z powództwa głównego

1. oddala powództwo w całości,
2. tytułem zwrotu kosztów procesu zasądza od powoda A. M. na rzecz pozwanego (...) Spółka jawna z siedzibą w W. kwotę 4.817 zł (cztery tysiące osiemset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego,

z powództwa wzajemnego

1. zasądza od powoda – pozwanego wzajemnego A. M. na rzecz pozwanego – powoda wzajemnego (...) Spółka jawna z siedzibą w W. kwotę 43.327,49 zł (czterdzieści trzy tysiące trzysta dwadzieścia siedem tysięcy złotych 49/100) wraz z odsetkami w wysokości 5 % w stosunku rocznym od dnia 31 października 2016 r. do dnia zapłaty,
2. oddala dalej idące roszczenie odsetkowe,
3. tytułem zwrotu kosztów procesu zasądza od powoda – pozwanego wzajemnego A. M. na rzecz pozwanego – powoda wzajemnego (...) Spółka jawna z siedzibą w W. kwotę 6.984 zł (sześć tysięcy dziewięćset osiemdziesiąt cztery złote 00/100), w tym kwotę 4.800 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego.

UZASADNIENIE

Powód A. M., prowadzący działalność gospodarczą pod firmą (...) – A. M. w pozwie, który wpłynął do Sądu Rejonowego w dniu 04.02.2016 r., skierowanym przeciwko (...) Sp. j. w W., wniósł o zasądzenie od pozwanej na jego rzecz kwoty 18.515,68 zł wraz z ustawowymi odsetkami od wskazanych w pozwie kwot oraz o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa prawnego, wg norm przepisanych.

W uzasadnieniu żądania pozwu powód podał, że pozwany zlecił mu wykonanie usługi transportowej na trasie Polska-Francja. Strony ustaliły stawkę frachtu w kwocie 1800,00 euro netto. Powód prawidłowo wykonał zobowiązanie, a następnie wystawił fakturę VAT za powyższą usługę. Zgodnie z instrukcjami strony pozwanej oraz nadawcy towaru, towar nie został zabezpieczony pasami, a jedynie przy pomocy folii termokurczliwej. Z tego też względu odbiorca, wskazany w zleceniu, uznał towar za uszkodzony, nie zgadzając się na jego odbiór. W związku z powyższym pozwany zlecił powodowi wykonanie kolejnej usługi transportowej na trasie Francja – Polska. Powód prawidłowo wykonał także to zobowiązanie, a następnie wystawił fakturę VAT za powyższą usługę. Pozwany, dnia 31.07.2015 r., wystawił na rzecz powoda notę obciążeniową, tytułem szkody w transporcie towaru przewożonego do Francji. Powód poinformował pozwanego, iż nie zgadza się z zarzutami dotyczącymi nieprawidłowego wykonania transportu. W związku z powyższym powód, pismem z dnia 14.12.2015 r., wezwał pozwanego do zapłaty należności. Jednakże pozwany nie uregulował należności.

Dnia 04 marca 2016 r. Sąd Rejonowy Lublin-Wschód w Lublinie z siedzibą w Świdniku VIII Wydział Gospodarczy wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym, w którym orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

Pozwana w ustawowym terminie wniosła sprzeciw od wydanego nakazu zapłaty, a w nim o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, wg norm przepisanych. Ponadto pozwana wniosła o zobowiązanie powoda do przedłożenia zlecenia transportowego nr(...) z dnia 19.06.2015 r. oraz nr (...) z dnia 26.06.2015 r., podpisanego przez zleceniodawcę.

W uzasadnieniu swojego stanowiska pozwana podniosła, że usługa transportowa wykonywana była na podstawie dokumentu CMR nr (...), tj. konwencji CMR, która reguluje kwestie odpowiedzialności za przewożony towar. Z chwilą przejęcia przesyłki odpowiedzialność za jej uszkodzenie przechodzi na przewoźnika. W przypadku kwestionowania przez kierowcę właściwego zabezpieczenia towaru, winien on być odmówić wykonania usługi. W niniejszej sprawie widniał napis: „towaru nie należy spinać pasami”. Zatem każdy inny sposób jego zabezpieczenia przed przesunięciem, przewróceniem itp., był możliwy do wykonania. Mimo braku odpowiedniego zabezpieczenia, kierowca podjął się przewozu przesyłki, a zatem wziął na siebie ryzyko związane z jej ewentualnym uszkodzeniem. Z kolei nadawca przesyłki (...) Sp. z o.o. obciążyła pozwaną kosztami szkody w wysokości 10.443,38 euro.

Powód w piśmie przygotowawczym z dnia 22.09.2016 r. podtrzymał dotychczasowe stanowisko w sprawie. Ponadto wyjaśnił, że nie dysponuje zleceniami transportowymi nr (...) z dnia 19.06.2015 r. oraz nr (...) z dnia 26.06.2015 r., podpisanymi przez zleceniodawcę, gdyż zlecenia te zostały pozyskane na giełdzie transportowej i przesłane drogą elektroniczną.

Pozwana w piśmie procesowym opatrzonym datą 25.10.2016 r., wniesionym do tut. Sądu w dniu 27.10.2016 r. (data złożenia pisma w placówce operatora pocztowego), wniosła o wezwanie do udziału w niniejszej sprawie (...) S.A. w W., który to ubezpieczyciel zawarł z pozwaną umowę ubezpieczenia OC, na okres obejmujący przedmiotowe zdarzenie, tj. od dnia 13.09.2014 r. do dnia 12.09.2015 r.

Pozwana w dniu 28.10.2016 r. (data złożenia pisma w placówce operatora pocztowego), wniosła do tut. Sądu pozew wzajemny, w którym wniosła o zasądzenie od powoda (pозwanego wzajemnego) A. M. na jej rzecz kwoty 43.327,49

zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 28.10.2016 r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa prawnego, wg norm przepisanych.

W uzasadnieniu swojego stanowiska pozwana wskazała, że kwota dochodzona pozwem wzajemnym stanowi równowartość odszkodowania zapłaconego firmie (...) Sp. z o.o. za uszkodzony w transporcie, wykonywanym przez powoda (pозwanego wzajemnego), towar.

Powód w dniu 18.11.2016 r. wniósł odpowiedź na pozew wzajemny, a w nim o oddalenie powództwa wzajemnego w całości oraz o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, wg norm przepisanych.

Uzasadniając swoje stanowisko w sprawie, powód (pozwany wzajemny) wskazał, iż nie jest prawdą, aby pozwana (powódka wzajemna) doznała szkody w takim rozmiarze, w jakim podaje. Uszkodzeniu uległy jedynie dwa wiaderka farby, które się wylały. Kilka wiaderek było wgniecionych – jedynie uszkodzenie opakowania bez naruszenia zawartości. Pozostałe wiaderka (zdecydowana większość) były zupełnie nienaruszone i pełnowartościowe. Część wiaderek była przewrócona, co w żaden sposób nie wpłynęło na jakość towaru. Wobec powyższego powód (pozwany wzajemny) zakwestionował wysokość poniesionej szkody przez pozwaną (powódkę wzajemną) w wysokości 10.443,38 euro. Ponadto powód (pozwany wzajemny) podniósł, iż nawet jeśli pozwana (powódka wzajemna) poniosła jakąś szkodę, to za tę szkodę nie odpowiada A. M., jako przewoźnik. Jakikolwiek uszkodzenia w towarze powstały wyłącznie z winy nadawcy, który nadał towar bez opakowania i nieprawidłowo zabezpieczył towar.

W toku postępowania strony podtrzymały swoje stanowiska w sprawie.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Strony są przedsiębiorcami.

/dowód: zaświadczenie z CEIDG powoda (pozwanego wzajemnego) – k. 8, wypis z KRS pozwanej (powódki wzajemnej) – k. 9-11, wypis z KRS interwenienta ubocznego – k. 147-173 /

W dniu 19.06.2015 r. strony zawarły umowę – zlecenie transportowe nr (...), w której określono, że załadunek towaru miał się odbyć w dniu 22.06.2015 r., w (...) Sp. z o.o., ul. (...), M., (...)-(...) O.. Rozładunek miał się odbyć w dniu 25/26.06.2015 r., w (...),(...) (...), (...) (...) (Francja). Zleceniodawcą był (...)Sp. j. w W., zaś przewoźnikiem A. M., prowadzący działalność gospodarczą pod firmą (...) – A. M.. Cenę usługi uzgodniono na łączną kwotę 1800,00 euro netto. W opisie towaru podano: „ilość palet: 33ep / bez wymiany, waga towaru: 22,5 t”. Każda zmiana sposobu wykonania usługi musiała być uzgodniona ze zleceniodawcą, w przeciwnym wypadku zleceniodawca nie odpowiadał za dodatkowe koszty. Kierowca zobowiązany został do kontrolowania prawidłowości załadunku i rozładunku, potwierdzenia jej na liście przewozowym i dokumentach W-Z. Nieprawidłowości wymagały osobnej adnotacji na dokumentach. Płatność za fracht miała nastąpić wg średniego kursu NBP z dnia rozładunku. Termin płatności ustalono na 45 dni od dnia dostarczenia faktury z kompletem dokumentów. Płatność faktury miała nastąpić wyłącznie pod warunkiem dostarczenia jej wraz z kompletem oryginalnych dokumentów potwierdzających zdanie ładunku bez zastrzeżeń.

/dowód: zlecenie transportowe nr (...) – k. 12/

W liście przewozowym CMR nr (...), z dnia 22.06.2015 r., w rubryce nr 13 – instrukcje nadawcy, zaznaczono, iż „towaru nie należy spinać pasami”.

/dowód: list przewozowy CMR nr (...), z dnia 22.06.2015 r. – k. 13/

W dniu 25.06.2015 r., w wiadomości e-mail, (...) Sp. j. w W. poinformowała A. M., iż w związku z dostarczeniem w dniu 25.06.2015 r. przesyłki do firmy (...) we Francji i stwierdzeniem odbiorcy, że dostarczona przesyłka jest całkowicie uszkodzona, odmawia on jej przyjęcia. Z informacji uzyskanych od odbiorcy wynika, że nie ma on możliwości rozładunku uszkodzonej przesyłki i dokonania selekcji, dlatego jest zmuszony do odmowy przyjęcia dostawy w całości.

Ze względu na wyżej wymienione uszkodzenia towar nie nadaje się do sprzedaży i jego przepakowanie oraz ponowne ułożenie na paletach w innym magazynie na terenie Francji nie rozwiązuje problemu. W związku z powyższym pozwana (powódka wzajemna) zadysponowała przewóz powrotny przedmiotowego towaru do jej siedziby w O.. Jednocześnie (...)Sp. j. w W. wskazała, iż wartość ładunku wynosi ok. 25.000,00 euro.

/dowód: wiadomość e-mail z dnia 25.06.2015 r. – k. 16/

Pismem z dnia 26.06.2015 r. A. M. poinformował (...)Sp. j. w W., iż w związku z realizacją zlecenia transportowego nr (...), towar dostarczony dnia 25.06.2015 r. do odbiorcy we Francji dojechał bez widocznych fizycznie uszkodzeń. Powód (pozwany wzajemny) nie zgodził się ze stwierdzeniem, że towar przyjechał w całości uszkodzony. Kierowca uczestniczył w załadunku i rozładunku towaru. Stwierdził na załadunku, iż przewożone farby ustawione na paletach i pojedynczo zawinięte folią będą przesuwać się w transporcie. Niezbędne było zabezpieczenie ładunku pasami, aby nie przesuwał się on w transporcie. Jednakże na takie zabezpieczenie nie zgodził się nadawca, dlatego kierowca w pkt 13 CMR dokonał wpisu: „towaru nie należy spinać pasami”, co poświadczył nadawca. W związku z powyższym A. M. nie ma sobie nic do zarzucenia w związku z realizacją zlecenia transportowego nr (...) i jednocześnie zwraca się do (...) Sp. j. w W. z prośbą o pilne podjęcie dalszych decyzji.

/dowód: pismo A. M. z dnia 26.06.2015 r. – k. 18/

W dniu 26.06.2015 r. strony zawarły umowę – zlecenie transportowe nr (...), w której określono, że załadunek towaru miał się odbyć w dniu 26.06.2015 r., w (...), (...) (...) (...) (Francja). Natomiast rozładunek miał się odbyć w dniu 29.06.2015 r., w (...) Sp. z o.o., ul. (...), (...). Zleceniodawcą był (...) Sp. j. w W., zaś przewoźnikiem A. M., prowadzący działalność gospodarczą pod firmą (...) – A. M.. Cenę usługi uzgodniono na łączną kwotę 1800,00 euro netto. W opisie towaru podano: „ilość palet: zwrot towaru zlecenia nr (...), waga towaru: 24 tony”. Każda zmiana sposobu wykonania usługi musiała być uzgodniona ze zleceniodawcą, w przeciwnym wypadku zleceniodawca nie odpowiadał za dodatkowe koszty. Kierowca zobowiązany został do kontrolowania prawidłowości załadunku i rozładunku, potwierdzenia jej na liście przewozowym i dokumentach W-Z. Nieprawidłowości wymagały osobnej adnotacji na dokumentach. Płatność za fracht miała nastąpić wg średniego kursu NBP z dnia rozładunku. Termin płatności ustalono na 45 dni od dnia dostarczenia faktury z kompletem dokumentów. Płatność faktury miała nastąpić wyłącznie pod warunkiem dostarczenia jej wraz z kompletem oryginalnych dokumentów potwierdzających zdanie ładunku bez zastrzeżeń.

/dowód: zlecenie transportowe nr (...) – k. 18, list przewozowy CMR nr (...) – k. 19/

W dniu 29.06.2015 r. został sporządzony protokół nr (...) zwrotu towaru do firmy (...) z firmy (...) Francja. Zgodnie z w/w protokołem do magazynu depozytowego został przyjęty:

1. (...) w pojemnikach o masie 20 kg, w ogólnej ilości 429 szt., w tym 278 szt. – „pełnowartościowa” i 151 szt. – „dekompletacja”;
2. (...) w pojemnikach o masie 6 kg, w ogólnej ilości 270 szt., w tym 151 szt. – „pełnowartościowa”, 117 szt. – „dekompletacja” i 2 szt. – „likwidacja”;
3. (...) w pojemnikach o masie 17 kg, w ogólnej ilości 66 szt., w tym 53 szt. – „pełnowartościowa” i 13 szt. – „dekompletacja”;
4. I. A. w pojemnikach o pojemności 15 l, w ogólnej ilości 495 szt., w tym 252 szt. – „pełnowartościowa” i 243 szt. – „dekompletacja”.

Łącznie zwrócone zostały 33 palety (przechylone, pogniecione opakowania, oblane farby).

/dowód: protokół nr (...) zwrotu towaru z dnia 29.06.2015 r. – k. 14/

Za wykonanie transportu towaru na trasie Polska – Francja, w ramach zlecenia transportowego nr (...), powód (pozwany wzajemny) wystawił pozwanej (powódce wzajemnej), w dniu 30.06.2015 r., fakturę VAT nr (...), na kwotę 9.240,57 zł, z terminem płatności do 14.08.2015 r.

/dowód: faktura VAT nr (...) – k. 15/

Za wykonanie transportu towaru na trasie Polska – Francja, w ramach zlecenia transportowego nr (...), powód (pozwany wzajemny) wystawił pozwanej (powódce wzajemnej), w dniu 30.06.2015 r., fakturę VAT nr (...), na kwotę 9.275,11 zł, z terminem płatności do 14.08.2015 r.

/dowód: faktura VAT nr (...) – k. 20/

Pismem z dnia 07.07.2015 r., zatytułowanym „reklamacja”, skierowanym do (...) Sp. j. w W., (...) Sp. z o.o. z siedzibą w miejscowości M. złożyła reklamację usługi przewozu, zgodnie z jej zleceniem transportowym z dnia 18.06.2015 r. (list przewozowy z dnia 22.06.2015 r.), podczas realizacji której zniszczeniu uległa część przewożonego towaru. Na skutek tych uszkodzeń, odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki. Spółka wskazała, iż podczas załadunku kierowca nie zgłaszał żadnych zastrzeżeń co do ułożenia i zabezpieczenia towaru na paletach. Po dojeździe do magazynu odbiorcy okazało się, że towar na paletach uległ mocnemu przechyleniu w kierunku kabiny kierowcy. Spowodowało to rozszczelnienie i uszkodzenie 526 opakowań. W związku z powyższym (...) Sp. z o.o. z siedzibą w miejscowości M. wniosła o wypłatę odszkodowania, pokrywającego powstałe straty, w kwocie 10.443,38 euro netto.

/dowód: pismo (...) Sp. z o.o. z siedzibą w miejscowości M. z dnia 07.07.2015 r. – k. 48 /

Pismem z dnia 10.07.2015 r., zatytułowanym „reklamacja”, skierowanym do A. M., (...) Sp. j. w W. złożyła reklamację usługi przewozu, zgodnie z jej zleceniem transportowym z dnia 19.06.2015 r., nr (...), podczas realizacji której zniszczeniu uległa część przewożonego towaru. Na skutek tych uszkodzeń, odbiorca odmówił przyjęcia przesyłki. Spółka wskazała, iż podczas załadunku kierowca nie zgłaszał żadnych zastrzeżeń co do ułożenia i zabezpieczenia towaru na paletach. Po dojeździe do magazynu odbiorcy okazało się, że towar na paletach uległ mocnemu przechyleniu w kierunku kabiny kierowcy. Spowodowało to rozszczelnienie i uszkodzenie 526 opakowań. W związku z powyższym (...) Sp. j. w W. wniosła o wypłatę odszkodowania, pokrywającego powstałe straty, w kwocie 10.443,38 euro netto.

/dowód: pismo (...) Sp. j. w W. z dnia 10.07.2015 r. – k. 49/

W dniu 14.07.2015 r. (...) Sp. z o.o. z siedzibą w miejscowości M. wystawiła (...)Sp. j. w W. notę księgową nr (...), na kwotę 10.443,38 euro, tytułem szkody w transporcie towaru przewożonego do Francji.

/dowód: nota księgową (...) Sp. z o.o. z siedzibą w miejscowości M. nr (...) – k. 47, 86/

W dniu 31.07.2015 r. pozwana (powódka wzajemna) wystawiła powodowi (pożwanemu wzajemnemu) notę obciążeniową nr (...), z tytułu szkody w transporcie towaru przewożonego do Francji, zgodnie ze zleceniem nr (...), na łączną kwotę 10.443,38 euro, z terminem płatności do 07.08.2015 r.

/dowód: nota obciążeniowa nr (...) – k. 24/

Pismem z dnia 04.08.2015 r. A. M. poinformował (...) Sp. j. w W., iż sprawę zgłosił swojemu ubezpieczycielowi Towarzystwo (...) S.A. w W. (nr szkody (...)).

/dowód: pismo A. M. z dnia 04.08.2015 r. – k. 25/

Pismem z dnia 24.08.2015 r. ubezpieczyciel Towarzystwo (...) S.A. w W. poinformował A. M., iż po analizie zgromadzonej dokumentacji, nie znajduje podstaw do przyjęcia odpowiedzialności polisowej za zaistniałe zdarzenie. Zgodnie z § 6 pkt 1 ppkt 8 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Operatora Transportowego ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, za które

ubezpieczający nie ponosi winy. W ocenie ubezpieczyciela fakt przechylenia towaru był wynikiem niewłaściwego przygotowania go do transportu przez nadawcę oraz instrukcji wydanych przez niego kierowcy. Ponadto samo przechylenie towaru nie skutkowało jego zniszczeniem. W związku z powyższym zdarzenie nie może być przedmiotem odszkodowania z tytułu przedmiotowej polisy.

/dowód: pismo Towarzystwa (...) S.A. w W. z dnia 24.08.2015 r. – k. 26/

Pismem z dnia 14.12.2015 r., zatytułowanym „wezwanie do zapłaty”, pełnomocnik A. M. wezwał (...) Sp. j. w W. do zapłaty kwoty 18.515,68 zł, wynikającej z faktur VAT: nr (...), wraz z odsetkami.

/dowód: pismo pełnomocnika A. M. z dnia 14.12.2015 r. – k. 27/

Pismem z dnia 23.12.2015 r., pełnomocnik (...) Sp. j. w W. poinformował A. M., iż otrzymane wezwanie do zapłaty kwoty 18.515,68 zł jest bezpodstawne. A. M. nie wykonał przedmiotowej usługi transportowej na trasie Polska-Francja, gdyż przewożony towar nie został odebrany przez odbiorcę. Ponadto towar został uszkodzony w trakcie transportu, zaś odpowiedzialność za to ponosi kierowca wykonujący tę usługę.

/dowód: pismo pełnomocnika (...) Sp. j. w W. z dnia 23.12.2015 r. – k. 50/

Sąd Rejonowy zważył co następuje:

Powództwo główne nie było oparte na uzasadnionych podstawach i z tego też względu podlegało oddaleniu.

W sprawie bezspornym było, że łącząc strony umowę należało zakwalifikować jako umowę przewozu międzynarodowego, do której zastosowanie znajdują przepisy Konwencji o umowie międzynarodowej przewozu drogowego towarów (CMR) i protokół podpisania sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z dnia 14 września 1962 r.), zwanych dalej Konwencją CMR. Stosownie do art. 1 ust.1 Konwencji stosuje się ją do wszelkich umów 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. Zarówno Polska jak i Francja pozostają sygnatariuszami konwencji CMR, która ma pierwszeństwo przed normami prawa krajowego. Przepisy konwencji stanowią *lex specialis* do przepisów Kodeksu Cywilnego oraz Prawa Przewozowego. Powyższa okoliczność jest w sprawie bezsporna. Tylko uzupełniająco wskazać należy, że powód podjął się zlecenia w oparciu o dokument w postaci zlecenia transportowego nr (...) z dnia 19 czerwca 2015 r. Załadunek miał nastąpić w dniu 22 czerwca 2015 r. w siedzibie (...) Sp. z o.o. w O., wyładunek w dniu 25/26 czerwca 2015 r. w (...), Francja.

Bezspornym pomiędzy stronami było również, że w czasie transportu palet z wiaderkami farby, doszło do przechylenia się ładunku w stronę kabiny kierowcy, co prowadziło do uszkodzenia i rozszczelnienia partii towaru. Powód – pozwany wzajemny kwestionował jedynie wysokość szkody, bagatelizując rozmiar szkody, wywodząc, że faktycznie doszło do uszkodzenia jedynie kilku wiader z farbą.

Stosownie do art. 17 ust. 1 Konwencji CMR, przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

Odpowiedzialność przewoźnika oparta na postanowieniach Konwencji CMR jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka, co wynika w sposób jednoznaczny z art. 17 ust. 1 tej Konwencji. Przewoźnik może być zwolniony z odpowiedzialności jedynie z przyczyn, o których mowa w art. 17 ust. 2 i 4 Konwencji, a więc jeśli udowodni, że podjął wszelkie możliwe kroki w celu uniknięcia zdarzenia, a w przypadku jego nastąpienia - że nie mógł zapobiec jego skutkom (v. wyrok SA w Krakowie z dnia 06 grudnia 2013 r. w sprawie sygn. I ACa 1053/13).

Podstawową zasadą według przepisów Konwencji CMR jest odpowiedzialność przewoźnika, tak jak za swoje własne czynności i zaniechania, za czynności i zaniechania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji (art.3 Konwencji CMR) – v. wyrok SA w Gdańsku z dnia 15 maja 2015 r. w sprawie sygn. I ACa 14/15).

W świetle powyższego nie ulega wątpliwości, że to na stronie powodowej będącej przewoźnikiem spoczywał ciężar wykazania okoliczności, dających podstawę do zwolnienia go od odpowiedzialności za uszkodzenie towaru, o których mowa w art. 17 ust. 2 i 4 Konwencji CMR. W ocenie Sądu powód reprezentowany przez profesjonalnego pełnomocnika nie sprostął temu obowiązkowi.

Powołując się art. na 17 ust. 2 Konwencji CMR, zgodnie z którym przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec, powód argumentował że zlecenie transportowe nie przewidywało szczególnego sposobu zabezpieczenia towaru przed uszkodzeniem. Gdyby zlecający zobowiązał przewoźnika w zleceniu do szczególnego rodzaju zabezpieczenia towaru, z pewnością takie zabezpieczenie zostałyby wykonane.

Twierdzenia takiego rodzaju pozbawione są uzasadnionych podstaw. Zgodzić należy się ze stanowiskiem powoda, że zlecający nie zawarł żądania szczególnego sposobu zabezpieczenia towaru. Nie sposób mu jednakże czynić z tego tytułu zarzutu, skoro szczególnego zabezpieczenia towaru nie wymagał sam nadawca. Zauważyć należy, że załadunek towaru miał miejsce w siedzibie (...) Sp. z o.o. w O., dokonywany był wózkiem widłowym przez pracownika nadawcy. Załadunek odbywał się w ten sposób, że wiadra z farbą składane były na drewnianych paletach i zabezpieczone kapturami termokurczliwymi. Jak wynika z pisma Wiceprezesa Zarządu (...) Sp. z o.o. z dnia 07 lipca 2015 r. (k. 48) jest to sprawdzone rozwiązanie, stosowane przez Spółkę od szeregu lat. W opinii Spółki, kierującej się kilkuletnim doświadczeniem w załadunku takiego rodzaju towaru, ułożenie towaru na drewnianych paletach i zastosowanie kapturów termokurczliwych było wystarczającym sposobem zabezpieczenia towaru. Wydaje się również uzasadnione, w świetle zasad doświadczenia życiowego, że gdyby przyjęty sposób zabezpieczenia prowadził do powtarzających się przesunięć i uszkodzeń towaru, Spółka wprowadziłaby zmiany celem uniknięcia strat materialnych w towarze. W tych okolicznościach trudno czynić zlecającemu zarzut, że winien przewidywać dodatkowe sposoby zabezpieczenia, skoro nie były one wymagane przez samego nadawcę. Jednocześnie nadawca, jako producent towaru, mając wiedzę również, co do procesu technologicznego produktu, ma prawo określić, które ze sposobów zabezpieczenia towaru mogą przyczynić się do jego zniszczenia bądź utraty wymaganych właściwości. Nadawca z tych względów uznał, że przewożone na paletach wiaderka farby nie powinny być spinane pasami, najprawdopodobniej ze względu na możliwy nacisk. Jednocześnie kierując się tymi przesłankami przewidział dla zabezpieczenia towaru zastosowanie kapturów (folii) termokurczliwych. Co istotne, ze względu na wcześniejszą praktykę, uznawał ten sposób za sprawdzony i wystarczający dla bezpiecznego przewiezienia towaru nawet na znacznych odległościach. W rozmowie prowadzonej przy użyciu komunikatora przez pracowników stron, M. L. po otrzymaniu od K. C. informacji o tym, że towar jest neutralny, bez palet na wymianę, nie zadawała jakichkolwiek pytań co do sposobu zabezpieczenia towaru, nie ustalając w ogóle, jaki konkretnie produkt na być przewieziony (k. 95).

Stosownie do wymagań zawartych w zleceniu transportowym nr (...) kierowca zobowiązany jest do kontrolowania prawidłowości załadunku i rozładunku, potwierdzenia jej na liście przewozowym i dokumentach WZ. Nieprawidłowości wymagają osobnej adnotacji na dokumentach. Kierowca był obecny podczas załadunku towaru na samochód ciężarowy. W ocenie Sądu bezpodstawne są twierdzenia powoda, że podjęcie przez kierowcę działań prowadzących do dokonania w rubryce nr 13 Międzynarodowego samochodowego listu przewozowego CMR nr (...) wpisu o treści: „towaru nie należy spinać pasami” jest wystarczającą podstawą do zwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności za uszkodzony towar. Wprawdzie kierowca widział konieczność spięcia towaru pasami, jednakże jak już było wskazywane, nadawca, tak jak w innych transportach, nie przewidział takiego sposobu zabezpieczenia, postrzegając właśnie pasy jako czynnik, który może przyczynić się do uszkodzenia towaru. Kierowca winien w tych okolicznościach instrukcję nadawcy przyjąć do wiadomości i zaakceptować a nie podważać jej zasadność, błędnie

przyjmując że taka decyzja nadawcy zwalnia go automatycznie od odpowiedzialności za ewentualne uszkodzenie towaru. Należy podkreślić, że wskazanie nadawcy co do zakazu spięcia towaru pasami należy postrzegać właśnie w kategorii instrukcji nadawcy a nie zastrzeżeń ze strony kierowcy. Powodowi uszło całkowicie uwadze, że wpis w liście przewozowym CMR: „towaru nie należy spinać pasami” poczyniony został w rubryce nr 13 zatytułowanej: „Instrukcje nadawcy”, nie zaś w rubryce nr 18 zatytułowanej: „Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika”, która w dalszym ciągu pozostała niewypełniona. Działania kierowcy prowadziły zatem do ujawnienia w liście przewozowym instrukcji nadawcy, który nie życzył sobie zastosowania pasów, nie doszło w ogóle do skutecznego zgłoszenia jakichkolwiek zastrzeżeń i uwag przez kierowcę w imieniu przewoźnika. Nie zmienia to jednakże faktu, że kierowca był związany taką instrukcją i w sytuacji, kiedy postrzegał zastosowane kaptury termokurczliwe za niewystarczające zabezpieczenie, winien był podjąć działania mające na celu dodatkowe zabezpieczenie towaru, a w ostateczności odmowę podjęcia się wykonania usługi. Tymczasem kierowca przekonany o swojej racji, uznając błędnie że w takich okolicznościach został zwolniony z wszelkiej odpowiedzialności za ewentualne uszkodzenie towaru, nie podjął jakichkolwiek, chociażby najprostszyc czynności mających na celu dodatkowe zabezpieczenie towaru. Co istotne, przesłuchany w charakterze świadka kierowca, zapytany przez Przewodniczącego, dlaczego uważa że towar został niewystarczająco zabezpieczony, odpowiedział że towar w ogóle nie został zabezpieczony, co należy postrzegać jako uznawanie zastosowanych kapturów termokurczliwych jako środka nie dającego jakiegokolwiek zabezpieczenia. Oznacza to, że kierowca po zakończeniu załadunku, uzyskując wpis w liście przewozowym CMR co do instrukcji nadawcy odnośnie pasów, będąc przekonany, że towar nie został w ogóle zabezpieczony, nie podjął możliwych do zrealizowania środków mogących przyczynić się do skutecznego zabezpieczenia towaru a przynajmniej zwiększających to zabezpieczenie. Jak wskazywał w swoich zeznaniach w charakterze strony powód A. M., kierowca, tak jak każdy zatrudniony u powoda, posiada na naczepie standardowe środki zabezpieczenia takie jak pasy, narożniki, metalowe belki rozporowe i gumowe podkłady. Powód przyznał, że kierowca wykonujący przedmiotowy transport również posiadał te przedmioty. Oznacza to, że po uzyskaniu wpisu co do braku możliwości zastosowania pasów, kierowca mógł zastosować co najmniej metalowe belki rozporowe. Są to właśnie środki zabezpieczenia przewidziane na wypadek pozostawiania przestrzeni w strefie ładunkowej mogącej wpływać na przesunięcia towaru. Nie można również wykluczyć, że kierowca winien żądać od nadawcy odpowiedniej zmiany rozmieszczenia towaru, a w sytuacji kiedy uzyskałby odmowę, doprowadzić do odpowiedniego wpisu w rubryce nr 18 listu przewozowego „Zastrzeżenia i uwagi przewoźnika”. Wprawdzie powód wskazywał, że kierowca chciał podjąć działania mające na celu dodatkowe zabezpieczenie towaru, jednakże został wyproszony przez kierowcę nadawcy, jednakże twierdzenia te należało uznać za gołosłowne wobec nieujawnienia tych okoliczności w liście przewozowym. Podkreślić należy, że opracowanie wzoru listu przewozowego i umożliwienie dokonywania w nim wpisów, ma właśnie na celu zachowanie przejrzystości okoliczności towarzyszących załadunkowi i rozładunkowi towarów. Brak odpowiednich wpisów w rubryce nr 18 listu przewozowego rodzi co najmniej domniemanie, że kierowca nie zgłosił żadnych zastrzeżeń i uwag do załadunku, które nie zostało w niniejszym procesie obalone przez stronę powodową. Zdaniem Sądu, obowiązkiem kierowcy było podjęcie czynności mających na celu dodatkowe zabezpieczenie towaru przy użyciu metalowych belek rozporowych, zwłaszcza że zgodnie z twierdzeniem kierowcy, po zakończeniu załadunku i uzyskaniem wpisu w liście CMR, zrodziło się w jego świadomości przekonanie, że towar w ogóle nie jest zabezpieczony. Tymczasem kierowca, błędnie przyjmując, że jego obowiązki towarzyszące załadunkowi towaru zakończyły się w momencie uzyskania wpisu w rubryce nr 13 listu przewozowego CMR, bez jakiegokolwiek refleksji wyruszył w trasę.

Mając powyższe na względzie, za nieskuteczne należało uznać próby zwolnienia się przez przewoźnika z odpowiedzialności w oparciu o art. 17 ust. 2 a także ust. 4 Konwencji CMR. Zgodnie z ostatnim zapisem, uwzględniając postanowienia artykułu 18, ustępy 2 do 5, przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn:

a/ użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych oponczą, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;

b/ brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;

c/ manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;

d/ naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni

e/ niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;

f/ przewóz żywych zwierząt.

W okolicznościach niniejszej sprawy powód powoływał się jedynie na wystąpienie przesłanek z art. 17 ust. 4 pkt b, c.

Jak już było powyżej wskazywane brak okoliczności świadczących o tym, że towar został źle rozmieszczony. Należy jeszcze raz podkreślić, że sposób rozmieszczenia i zabezpieczenie towaru wynikał z długoletniej, sprawdzonej praktyki Spółki (...). Powód poza gołosłownymi twierdzeniami nie wykazał również, że materiał zastosowany do produkcji wiader z farbą był nieodpowiedni i przyczynił się w jakikolwiek sposób do zaistniałej szkody. Trudno wymagać od producenta, aby wiaderka zostały wykonane z materiału, odpornego na ściśnięcie i wgniecenie w stopniu tak wysokim, że nie ulegnie zniszczeniu w każdych warunkach. Najprawdopodobniej, o ile w ogóle to możliwe, materiał taki zastosowany w wiaderkach znacznie przekraczałby wartość znajdującą się w nim farby. Natomiast kaptury termokurczliwe należy postrzegać nie w kategorii opakowania, lecz środka zabezpieczenia towaru.

Zgodnie z art. 18 ust. 2 Konwencji CMR, jeżeli przewoźnik ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej lub kilku przyczyn wymienionych w artykule 17, ustęp 4, istnieje domniemanie, że ono z nich wynika. Osoba uprawniona może jednak przeprowadzić dowód, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z tych przyczyn. Domniemania przewidzianego w tym przepisie nie należy jednakże utożsamiać ze stanem, kiedy wystarczy samo powołanie się przez przewoźnika na wystąpienie tych okoliczności, aby przyjąć że faktycznie miały one miejsce.

Zgodnie z przepisami konwencji przewoźnik, w celu uwolnienia się od ponoszenia odpowiedzialności, powinien udowodnić konkretną przyczynę szkody wymienioną w art. 17 ust. 4 Konwencji oraz wykazać możliwość wystąpienia szkody wskutek tej przyczyny, czyli uprawdopodobnić związek przyczynowy pomiędzy tą przyczyną a szkodą. W literaturze przewozowej podkreśla się jednak, że uprawdopodobnienie to nie może ograniczyć się do wykazania teoretycznej jedynie możliwości powstania szkody wskutek jednej z wymienionych w art. 17 ust. 4 konwencji przyczyn. Chodzi tu bowiem o wykazanie realnej możliwości powstania szkody. Na takie znaczenie przepisu wskazuje sformułowanie „okoliczności faktycznych” użyte w tym przepisie. Oznacza to konieczność wykazania możliwości powstania szkody w odniesieniu do konkretnej sytuacji, a nie tylko w sposób czysto abstrakcyjny. Artykuł 18 ust. 2 Konwencji konstytuuje domniemanie związku przyczynowego pomiędzy ustalonym zdarzeniem, o jakim mowa w art. 17 ust. 4 konwencji, a szkodą w postaci zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki. Podstawą tego domniemania jest wykazanie przez przewoźnika możliwości (a ściślej prawdopodobieństwa) istnienia takiego związku przy uwzględnieniu warunków konkretnego przewozu (Międzynarodowy przewóz drogowy towarów, Robert Walczak, 2006 r., wyd. 1, System Informacji Prawnej Legalis).

Powód nie sprostał temu obowiązkowi. Inicjatywa dowodowa powoda ograniczyła się do złożenia – zasadniczo niespornych pomiędzy stronami - dokumentów oraz wystąpienia z wnioskiem o przesłuchanie w charakterze świadków trzech pracowników przewoźnika, z których tylko jeden – kierowca - był obecny podczas załadunku. Powód nie wykazał a nawet nie uprawdopodobnił, że towar został nieprawidłowo rozmieszczony na naczepie oraz że jedynym sposobem pozwalającym na zabezpieczenie towaru były pasy. Poza tym, przewoźnik nie wykazał również, że zastosowany przez nadawcę, wynikający z długoletniej praktyki sposób zabezpieczenia był niewystarczający dla

zabezpieczenia towaru. Powód wywodzi bowiem, że przechylenie towaru mogło być wynikiem tylko i wyłącznie niezastosowania pasów, całkowicie pomijając fakt, że na przechył ładunku w sposób istotny wpływa również prędkość jazdy, a także technika, w tym przede wszystkim gwałtowne hamowanie, na które wskazuje przechylenie się ładunku wyłącznie w kierunku kabiny ciągnika. Powód chcąc zwolnić się od opartej na zasadzie ryzyka odpowiedzialności, w oparciu o art. 17 Konwencji CMR, miał w toku trwającego 2 lata procesu możliwość wystąpienia o wyjaśnienie wątpliwych kwestii w drodze dostępnych środków dowodowych, w szczególności dowodu z opinii biegłego, czego zaniechał z wiadomych sobie tylko względów. Powód sygnalizował również, że Spółka (...) odnotowuje coraz większą ilość zwrotów towaru, co miałyby w jego ocenie świadczyć o wadliwości stosowanego przez firmę sposobu zabezpieczenia, jednakże na okoliczność tą nie przedstawił jakiegokolwiek dowodu, co czyni te twierdzenie całkowicie gołosłownym. Trudno oprzeć się wrażeniu, że cała taktyka procesowa powoda sprowadzała się do tylko i wyłącznie do wniosku, że skoro nadawca przesyłki nie przewiduje możliwości spięcia towaru pasami, sam jest sobie winien.

Wreszcie zdaniem Sądu, w okolicznościach niniejszej sprawy zastosowanie winien znaleźć również art. 29 Konwencji CMR, z którego wynika, że przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień rozdziału o odpowiedzialności przewoźnika, 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. Dotyczy to również pracowników przewoźnika lub osób wykonujących na zlecenie usługę przewozu. Zgodnie z art. 355 § 2 k.c. należyta staranność dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności. Oznacza to, że jest to ocena staranności surowsza od staranności ogólnie wymaganej (art. 355 § 1 i § 2 k.c.). W istotę działalności gospodarczej wkomponowane jest bowiem wymaganie posiadania niezbędnej wiedzy fachowej, obejmującej nie tylko czysto formalne kwalifikacje, ale także doświadczenie wynikające z praktyki zawodowej oraz ustalone zwyczajowo standardy wymagań. Profesjonalizm dłużnika powinien przejawiać się w dwóch podstawowych cechach jego zachowania: postępowaniu zgodnym z regułami fachowej wiedzy oraz sumiennosci, a wzorzec należytej staranności musi uwzględnić zwiększone oczekiwania co do zawodowych kwalifikacji dłużnika - specjalisty, co do jego wiedzy i praktycznych umiejętności skorzystania z niej. Podmiotom gospodarczym można i trzeba bowiem stawiać jednakowo wysokie wymagania dotyczące staranności działania, jakie obowiązują profesjonalistów w obrocie prawnym (art. 355 § 2 k.c., por. np. wyrok SN z 25.07.2013, II CSK 613/12). Zatem w tym kontekście należy rozważać, czy powód dopuścił się niedbalstwa w rozumieniu art. 29 ust. 1 Konwencji CMR (v. wyrok SA w Szczecinie z dnia 03 września 2015 r. w sprawie sygn. I ACa 453/15). To powoda, a nie pozwanego, obciąża dowód wykazania, że usługę wykonał w sposób prawidłowy, bądź wystąpiła któraś z przyczyn, która uwalniałaby go od tej odpowiedzialności (z przyczyn na które nie miał wpływu). W ocenie Sądu powód nie zdołał tego uczynić w niniejszym procesie. Jak wynika z korespondencji przy użyciu komunikatora przez pracowników powoda M. L. oraz pozwanego K. C., kierowca miał się podstawić na załadunek najpóźniej do godziny 14.30, ze względu na pracę w (...) do 16-ej (k. 97). Tymczasem w wiadomości wysłanej w dniu 22 czerwca 2015 r. zaniepokojona K. C. informuje M. L. o godz. 15.03, że nie ma samochodu a klient się niecierpliwi (k. 100). Powyższe oznacza, że kierowca przyjechał na załadunek mocno spóźniony, co z pewnością miało wpływ na podjęcie decyzji o rezygnacji z podjęcia prób dodatkowego zabezpieczenia towaru przy użyciu metalowych belek rozporowych.

W przypadku spraw rozpatrywanych przez polskie sądy zastosowanie znajduje art. 86 ustawy Prawo przewozowe, który zrównuje odpowiedzialność za winę umyślną i rażące niedbalstwo przewoźnika. O wystąpieniu o stronie kierowcy rażącego niedbalstwa winien zdaniem Sądu przesądzać stan jego świadomości w momencie uzyskania wpisu w liście przewozowym adnotacji, że towaru nie należy spinać pasami. Zgodnie bowiem z zeznaniami kierowcy w charakterze świadka, pozostawał on przekonaniu, że załadowany towar nie został w ogóle zabezpieczony, bowiem nie postrzegał on kapturów termokurczliwych w kategorii zabezpieczenia. Pomimo takiego procesu myślowego, kierowca nie podjął jakiegokolwiek próby dodatkowego zabezpieczenia towaru, chociażby w postaci znajdujących się na naczepie metalowych belek rozporowych. Nie kontaktował się w ogóle z przełożonym, nie rozważył możliwości odmowy wykonania przewozu w takich warunkach. Po sprawdzeniu plomb kierowca wyruszył z niezabezpieczonym – w jego opinii towarem – w liczącą 2.300 km trasę. Należy w tym miejscu odróżnić sytuację, kiedy kierowca pozostaje w mylnym i nieusprawiedliwionym okolicznościami sprawy przekonaniu, że towar jest należyście zabezpieczony

od stanu, kiedy kierowca jest w pełni przekonany, że towar nie jest zabezpieczony a mimo to podejmuje się przewozu. W pierwszej sytuacji należałoby przyjąć, że kierowca działał lekkomyślnie, w drugiej że dopuszcza się rażącego niedbalstwa. Kierowca wyjeżdżając w daleką trasę ze świadomością, że towar nie posiada zabezpieczenia zapobiegającego przesuwaniu się w transporcie, nie podejmując działań prowadzących do zmiany takiego stanu rzeczy, przewidywał możliwości wystąpienia szkody i na taką ewentualnością godził się. W tej sytuacji mamy do czynienia ze stanem zbliżonym do winy umyślnej w zamiarze ewentualnym, który niewątpliwie może być utożsamiony ze złym zamiarem w rozumieniu art. 29 Konwencji CMR.

Niezależnie od powyższego należy stwierdzić, że powód nie podjął inicjatywy dowodowej mającej na celu wykazanie, że to właśnie zabezpieczenie towaru jedynie przy użyciu kapturew termokurczliwych było wyłączną przyczyną uszkodzenia części towaru. Przede wszystkim twierdzenie o niespełnianiu swoich funkcji przez kaptury termokurczliwe, zostaje poddane w wątpliwość, jeżeli uwzględni się treść zeznań kierowcy, który przyznał, że dokonał sprawdzenia ładunku na granicy belgijsko-francuskiej i wówczas stan towaru był prawidłowy. O ile kaptury termokurczliwe w ogóle nie zabezpieczałyby towaru, do przesunięć ładunku winno dojść już w krótkim okresie od wyjazdu. Tymczasem treść zeznań kierowcy wskazuje jednoznacznie, że do pochylenia towaru doszło dopiero na terytorium Francji a zatem na etapie końcowym, po przejechaniu Polski, Niemiec i Belgii. Za niewiarygodne uznać należy, że przyczyną utraty właściwości przez kaptury termokurczliwe była wysoka temperatura panująca we Francji. Twierdzenie to nie zostało w żaden sposób wykazane, tak samo jak to, że pomiędzy Polską a następnie kolejno Niemcami, Belgią i Francją doszło do tak znacznego wzrostu temperatury, który wpłynąłby na właściwości kapturew termokurczliwych. Okoliczności te wskazują, że wyłączną przyczyną przechylenia się ładunku, co w konsekwencji prowadziło do uszkodzenia i rozszczelnienia się wiader z farbą była technika jazdy kierowcy, zbyt wysoka prędkość oraz gwałtowne hamowanie, o czym świadczy kierunek przemieszczania się towaru. Skoro kierowca wyjeżdżał z ładunkiem w przeświadczeniu, że nie jest w ogóle zabezpieczony, miał również świadomość, że wpływ na stabilność towaru będzie miała prędkość, a przede wszystkim płynność jazdy. Powinien w tych okoliczności przede wszystkim odpowiednio wcześniej podejmować takie manewry, które uchroniłyby pojazd od gwałtownego hamowania. Stąd też odpowiedzialność za uszkodzenie towaru leży po stronie kierowcy a zatem stosownie do art. 3 Konwencji CMR – obciąża przewoźnika.

Ustalenie, że to przewoźnik ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie towaru, prowadziło w konsekwencji do wniosku, że nie mógł skutecznie dochodzić zapłaty za wykonane usługi transportowe, co skutkowało oddaleniem powództwa głównego.

Odnosząc się do powództwa wzajemnego nie może budzić wątpliwości, że oddalenie powództwa głównego ze względu na ustalenie odpowiedzialności przewoźnika za uszkodzenie towaru, ma wymierny wpływ na ocenę powództwa głównego. Skoro przewoźnik wykonał usługę nieprawidłowo i doprowadził do częściowego zniszczenia towaru, odpowiada za szkodę stąd wynikłą.

Nie sposób przy tym podzielić stanowiska powoda (pozwanego wzajemnego), że pozwany (powód wzajemny) nie wykazał wysokości poniesionej przez siebie szkody. Pozwany (powód wzajemny) wywodził, że szkoda majątkowa sprowadza się do kwoty 10.443,38 euro, którą zobowiązany był zapłacić na rzecz Spółki (...), regulując notę księgową nr (...) wystawioną w dniu 14 lipca 2015 r. (poświadczona za zgodność z oryginałem kopia noty na k. 86). Jak wynika z treści noty obciążenie wynikało z tytułu szkody w transporcie towaru przewożonego do Francji.

Jak wskazywał pełnomocnik powoda (pozwanego wzajemnego) w odpowiedzi na pozew wzajemny (k. 123-125), kwota wynikająca z obciążenia była znacznie zawyżona, mimo to powód wzajemny jej nie kwestionował. Uszkodzone wiaderka nie przedstawiały takiej wartości. Fakt, że pozwany (powód wzajemny) przyjął bezkrytycznie obciążenie, nie oznacza że powód (pозwany wzajemny) winien tę kwotę zwrócić. W sprawie niniejszej uszkodzeniu uległa jedynie nieznaczna część towaru, żadna część towaru nie zaginęła. Fakt, że adresat niezasadnie odmówił przyjęcia pełnowartościowego towaru nie może być podstawą do obciążenia powoda (pозwanego wzajemnego).

W ocenie Sąd argumentacja takiego rodzaju pozbawiona jest podstaw a wysokość poniesionej szkody w transporcie wykonywanym przez przewoźnika obliczona została w sposób prawidłowy.

Przede wszystkim odrzucić należy twierdzenie powoda (pozwanego wzajemnego), że towar uległ tylko nieznacznemu uszkodzeniu i po zwrocie, (...) Sp. z o.o. mogła sprzedać towar ponownie, czym zrekompensowała sobie szkodę spowodowaną odmową przyjęcia towaru przez adresata.

Taka ocena powoda (pozwanego wzajemnego) pozostaje w sprzeczności z treścią protokołu nr (...) zwrotu towaru do firmy (...) z firmy (...) Francja sporządzonego w dniu 29.06.2015 r. (k. 14). Zgodnie z w/w protokołem do magazynu depozytowego (...) Sp. z o.o. został przyjęty towar w postaci:

1. (...) w pojemnikach o masie 20 kg, w ogólnej ilości 429 szt., w tym 278 szt. – „pełnowartościowa” i 151 szt. – „dekompletacja”;
2. (...) w pojemnikach o masie 6 kg, w ogólnej ilości 270 szt., w tym 151 szt. – „pełnowartościowa”, 117 szt. – „dekompletacja” i 2 szt. – „likwidacja”;
3. (...) w pojemnikach o masie 17 kg, w ogólnej ilości 66 szt., w tym 53 szt. – „pełnowartościowa” i 13 szt. – „dekompletacja”;
4. I. A. w pojemnikach o pojemności 15 l, w ogólnej ilości 495 szt., w tym 252 szt. – „pełnowartościowa” i 243 szt. – „dekompletacja”.

Łącznie zwrócone zostały 33 palety (przechylone, pogniecione opakowania, oblane farby). Powyższe zestawienie zawarte w protokole – przedstawionym przez powoda wraz z pozwem - wskazuje, że transport którego odmówiono przyjęcia obejmował 1.260 wiader z farbą o różnej pojemności, z czego za pełnowartościowe uznano 734 wiaderka, dekompletacji uległo 524 wiaderka, likwidacji zaś 2 wiaderka. Za dowolne należy w tych okolicznościach uznać twierdzenie, że towar w większości był nieuszkodzony. Spółka (...) zajmuje się profesjonalną produkcją m.in. farb na rynek europejski i azjatycki przy zachowaniu najwyższych standardów jakości, w tym ISO 9001.2008. Oczywistym jest, że ponownie mogły być wykorzystane przez firmę jedynie wiaderka pełnowartościowe. Zakwalifikowanie, iż wiaderko uległo dekompletacji, oznacza że uległo wgnieceniu, zanieczyszczeniu, rozszczelnieniu, a więc uszkodzeniu niepozwalającym na ponowne wykorzystanie w ramach istniejących systemów kontroli jakości. Z tych też względów uszkodzenie towaru statuujące szkodę po stronie (...) obejmuje w istocie 526 wiaderka a więc 2, które uległy likwidacji w czasie transportu oraz 524, które uległy dekompletacji. Ponadto, jaka liczba wiaderek została zakwalifikowana jako rozszczelniona i uszkodzona wynika z reklamacji Wiceprezesa Zarządu (...) z dnia 07 lipca 2015 r. skierowanej do (...) (k. 48). Powołanie w tym piśmie liczby 526 wiaderek z jednoczesnym żądaniem wypłaty odszkodowania pokrywającego powstałe straty w kwocie 10.443,38 euro netto, oznacza w sposób nie budzący wątpliwości, że szkoda w takiej wysokości powiązana jest z taką własną częścią towaru, która uznana została za niepodlegającą ponownemu wykorzystaniu. Okoliczność, że zwrócone wiaderka mogły być ponownie wykorzystane w większej liczbie niż uznane jako pełnowartościowe, nie została w niniejszym procesie wykazana przez powoda (pozwanego wzajemnego). Przyjmując wysokość noty księgowej po przeliczeniu na złote polskie, to jest kwoty 43.327,49 zł i liczby zniszczonych wiaderek (526), średnia wartość wiaderka (miały one różne pojemności) wynosi kwotę 82,37 zł, co wydaje się wartością realną biorąc pod uwagę charakter produktu. Kwota wyrażona w euro pozostaje również w realnym odniesieniu do wartości całego ładunku określonego w liście przewozowym na 25.000 euro.

W tych okolicznościach tylko i wyłącznie ogólne twierdzenie powoda (pozwanego wzajemnego), że pozwany (powód wzajemny) nie wykazał wysokości szkody jest niewystarczające do przerzucenia ciężaru dowodu w tym zakresie na drugą stronę. Wysokość szkody wynika bowiem z protokołu z dnia 29 czerwca 2015 r., pisma (...) z dnia 07 lipca 2015 r. wskazującego na liczbę wiaderek, która uległa zniszczeniu i nie będzie mogła być ponownie wykorzystana oraz noty księgowej z dnia 14 lipca 2015 r. Dokumenty te nie zostały skutecznie zakwestionowane przez powoda (pozwanego

wzajemnego). W tej sytuacji to powód (pozwany wzajemny) winien był wykazać, że szkoda miała mniejszy wymiar, zgłaszając stosowne wnioski dowodowe, jak chociażby z opinii biegłego.

Ustalenie wysokości szkody pozostaje również w zgodzie z wytycznymi zawartymi w art. 25 w zw. z art. 23 ust. 1, 2 i 4 Konwencji CMR. Stosownie do art. 23 ust. 1 Konwencji CMR jeżeli na podstawie postanowień Konwencji przewoźnik zobowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite bądź częściowe zaginięcie towaru (poprzez art. 25 zapis odnosi się również do uszkodzenia towaru), odszkodowanie oblicza się według wartości towaru w miejscu i okresie przyjęcia go do przewozu. Wprawdzie przeliczenia kwoty 10.443,38 euro dokonano na dzień wystawienia noty księgowej a zatem 14 lipca 2015 r. (4,1545 zł za euro), zamiast na dzień przyjęcia towaru do przewozu – 22 czerwca 2015 r., jednakże uwzględniając, że w dacie przyjęcia towaru kurs euro był wyższy niż w dacie noty księgowej powództwo podlegało uwzględnieniu w całości i nie prowadziło do pokrzywdzenia powoda (pozwanego wzajemnego). W sytuacji bowiem gdyby przeliczenia dokonano na dzień 22 czerwca 2015 r. (4,1724 zł za euro) wartość odszkodowania byłaby wyższa a nie mniejsza. Podobna sytuacja występuje przy przeliczeniu wysokości odszkodowania w oparciu o art. 27 ust. 2 Konwencji, zgodnie z którym jeżeli dane służące za podstawę obliczenia odszkodowania nie są wyrażone w walucie państwa, gdzie żąda się zapłaty, przeliczenia dokonuje się według kursu dnia i miejsca wypłaty odszkodowania. Kurs euro na datę zamknięcia rozprawy wynosił 4,2024 zł za euro.

Odsetki ustalono w wysokości 5 % rocznie stosownie do art. 27 ust. 1 Konwencji, co skutkowało oddaleniem dalej idącego roszczenia odsetkowego zgłoszonego w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie.

Skoro powyżej ustalono, że powodowi (pozwanemu wzajemnemu) można przypisać rażące niedbalstwo, zgodnie z art. 32 ust. 1 tej Konwencji termin przedawnienia wynosi trzy lata. Mając na uwadze, że roszczenie pozwanego – powoda wzajemnego o zapłatę odszkodowania za zniszczony przez przewoźnika towar nie uległo przedawnieniu, mogło być skutecznie dochodzone.

O kosztach procesu w zakresie roszczenia głównego jak i wzajemnego rozstrzygnięto podstawie art. 98 § 1 i 2 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. z 2015r., poz. 1804 z późn. zm.). W zakresie powództwa wzajemnego pozwany (powód wzajemny), poza wynagrodzeniem pełnomocnika, poniósł dodatkowo koszty w postaci opłaty od pozwu w kwocie 2.167 zł oraz opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

ZARZĄDZENIE

odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powoda (pozwanego wzajemnego) oraz pełnomocnikowi interwenienta ubocznego.

Dnia 12 marca 2018 r.