

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 grudnia 2019 r.

Sąd Apelacyjny w Białymstoku I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący	:	SSA Krzysztof Chojnowski
Sędziowie	:	SA Bogusław Dobrowolski SA Jarosław Marek Kamiński (spr.)
Protokolant	:	Izabela Lach

po rozpoznaniu w dniu 22 listopada 2019 r. w Białymstoku

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) (...)w W. na (...)

przeciwko (...) S.A. w Ł. i M. G.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Białymstoku

z dnia 23 kwietnia 2019 r. sygn. akt VII GC 347/18

I. zmienia zaskarżony wyrok:

a) **w punkcie I w ten sposób, że zasądza od pozwanych in solidum (...) Spółki Akcyjnej w Ł. na rzecz powoda(...)w W. na (...) kwotę 49.746,67 (czterdzieści dziewięć tysięcy siedemset czterdzieści sześć 67/100) euro z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 6 grudnia 2018 r. do dnia zapłaty – z zastrzeżeniem, że spełnienie świadczenia przez jednego z pozwanych zwalnia drugiego, a ponadto zasądza od pozwanego M. G. na rzecz powoda kwotę (...),25 (dwa tysiące sześćset osiemnaście 25/100) euro z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 6 grudnia 2018 r. do dnia zapłaty, oddala powództwo w pozostałej części;**

b) **w punkcie II w ten sposób, że zasądza od pozwanych in solidum na rzecz powoda kwotę 22.076 (dwadzieścia dwa tysiące siedemdziesiąt sześć) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu – z zastrzeżeniem, że spełnienie świadczenia przez jednego z pozwanych zwalnia drugiego;**

II. oddala apelację w pozostałym zakresie;

III. zasądza od pozwanych in solidum na rzecz powoda kwotę 19.376 (dziewiętnaście tysięcy trzysta siedemdziesiąt sześć) złotych tytułem zwrotu kosztów instancji odwoławczej - z zastrzeżeniem, że spełnienie świadczenia przez jednego z pozwanych zwalnia drugiego.

Krzysztof Chojnowski B. J. Marek Kamiński

UZASADNIENIE

Powód (...)z siedzibą w W. (...)wniósł o zasądzenie od pozwanych M. G. oraz (...) S.A. w Ł. in solidum na swoją rzecz kwoty 52.364,92 euro wraz z ustawowymi odsetkami w wysokości 9,50% w skali roku, od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty.

W uzasadnieniu pozwu powód wskazał, że swoje roszczenie wywodzi z tytułu nienależytego wykonania przez pozwanego ad. 1 umowy przewozu międzynarodowego, wskutek którego zniszczeniu uległ przewożony towar w postaci sprzętu medycznego. Pomiędzy powodem a pozwanym ad. 1 istniał bezpośredni stosunek prawny umowy przewozu i za wszelkie szkody spowodowane nienależytym wykonaniem świadczenia umownego pozwany ad. 1 bezpośrednio odpowiada przed powodem. Jeśli zaś chodzi o odpowiedzialność pozwanego ad. 2, to wynika ona z zawartej przez pozwanego ad. 2 z pozwanym ad. 1 umowy ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej pozwanego ad. 1, jako przewoźnika w międzynarodowym ruchu drogowym.

Pozwany (...) S.A., wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na swoją rzecz kosztów procesu. Podniósł zarzut przedawnienia roszczenia, a nadto wyłączenie swojej odpowiedzialności za szkodę powstałą w wyniku użycia pojazdu niesprawnego technicznie. Do zdarzenia doszło bowiem wskutek pęknięcia opony w pojeździe, w okolicznościach niezależnych od przewoźnika, których nie mógł przewidzieć ani im zapobiec, bez winy pracownika, co ekskulpuje przewoźnika, jak i jego ubezpieczyciela. Ponadto zakwestionował zasadność roszczenia powoda z uwagi na to, że nie poniósł on żadnej straty w swoim majątku.

Pozwany M. G. wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na swoją rzecz kosztów procesu. Podnosił, że przyczyną zdarzenia była wada fabryczna opony, tj. okoliczność, której przewoźnik nie mógł uniknąć i której następstwom nie mógł zapobiec.

Wyrokiem z dnia 23 kwietnia 2019 r. Sąd Okręgowy w Białymstoku oddalił powództwo i orzekł o kosztach procesu.

Z ustaleń tego Sądu wynika, że pomiędzy powodem a pozwanym ad. 1 została zawarta umowa przewozu międzynarodowego rzeczy na podstawie i na warunkach określonych w umowy zlecenia nr (...) z dnia 16 listopada 2016 r. Zgodnie z jej treścią zleceniodawcą był powód, a wykonawcą zlecenia oraz faktycznym przewoźnikiem pozwany ad. 1. Potwierdzenie zlecenia transportowego stanowi list przewozowy (...)nr (...).

Pozwany ad. 1 jako przewoźnik faktyczny realizował przewóz, który podzlecił powód. Powód z kolei wcześniej otrzymał zlecenie od spółki (...), (spółki prawa litewskiego, należącej do grupy kapitałowej powoda) w ramach łączących te podmioty stałej umowy z dnia 3 stycznia 2011 r. (...) przyjęła wcześniej zlecenie od nadawcy spółki (...) co znajduje również potwierdzenie w liście przewozowym (...) nr (...), gdzie jako nadawcę wskazano właśnie spółkę(...).

Zgodnie ze zleceniem oraz listem przewozowym załadunek miał nastąpić w dniu 21 listopada 2016 r. w (...), zaś rozładunek w M.(...). Przewożony towar stanowił elektroniczny sprzęt medyczny, składający się z 31 paczek. Załadunek został odebrany przez powoda zgodnie ze wskazaniami w liście przewozowym oraz listach pakunkowych z dnia 9 listopada 2016 r.

W trakcie przewozu, tego samego dnia tj. 21 listopada 2016 r. samochód ciężarowy prowadzony przez kierowcę pozwanego ad. 1 uległ wypadkowi na autostradzie (...) w (...). W trakcie tego zdarzenia doszło do pęknięcia opony samochodu, w następstwie czego przewrócił się on na bok, zaś cały przewożony w nim ładunek przewrócił się w

naczeplenie na jedną stronę, powodując uszkodzenie partii towaru, który był przedmiotem przewozu. Przewożony towar nigdy nie dotarł do odbiorcy.

Dnia 23 listopada 2016 r. powód przesłał przewoźnikowi – pozwanemu ad. 1 w mailu oświadczenie wstępnej reklamacji w związku ze szkodą. Do dnia złożenia pozwu pozwany ad. 1 nie ustosunkował się do pisma powoda.

Przesyłka została z powrotem przewieziona do nadawcy tj. spółki(...). Na zlecenie ubezpieczyciela nadawcy - spółki (...) - została przeprowadzona niezależna ekspertyza przez zewnętrzny podmiot spółkę(...), który sporządził protokół ekspertyzy z dnia 27 marca 2017 r. Ponadto, nadawca, przy pomocy zespołu specjalistów z firmy (...), przeprowadził analizę szkód w transporcie przewożonych przez pozwanego ad. 1 urządzeń. W wyniku przeprowadzonej analizy został sporządzony protokół szkody z dnia 16 marca 2017 r. Zgodnie z fakturami o numerach (...) z dnia 9 listopada 2016 r., wartość urządzeń przewożonych przez pozwanego ad. 1 wynosiła odpowiednio: (...). Łączna suma trzech faktur wynosiła 24.470.647,70 RUB, co przy kursie z dnia 9 listopada 2016 r. 1,0 RUB/0,0142 EUR dało kwotę 347.483,20 EUR.

(...)uznał, że naprawa sprzętu byłaby nieopłacalna. W ramach prowadzonych negocjacji, część uszkodzonego towaru została sprzedana za kwotę 150.000 EUR. W konsekwencji, w toku likwidacji ustalono szkodę na kwotę 197.483,20 EUR (347.483,20 EUR wartość towaru wynikająca z faktur o numerach (...).000 EUR uzyskanej kwoty w wyniku sprzedaży awaryjnej). Ponadto, do powyższej szkody doszły koszty magazynowania uszkodzonego towaru, które faktycznie wyniosły 2.272 EUR. Łączna wartość szkody wyniosła 199.755,20 EUR.

Ubezpieczyciel nadawcy (...) uznał swoją odpowiedzialność za powyższą szkodę. Przelewem z dnia 9 maja 2017 r. wypłacił na rzecz nadawcy kwotę 194.755,20 EUR (199.755,20 EUR – 5.000 EUR udział własny) z tytułu odszkodowania za przedmiotową szkodę. Pisemnym oświadczeniem z dnia 19 maja 2017 nadawca (...)dokonał cesji wierzytelności wynikającej z tego tytułu w kwocie 194.755,20 EUR na rzecz ubezpieczyciela (...).

Pismem z dnia 18 maja 2017 r. (...) (działający w imieniu (...) na podstawie udzielonego pełnomocnictwa) wezwał bezpośredniego zleceniobiorcę nadawcy - spółkę (...) do zapłaty kwoty 194.755,20 EUR z tytułu przysługującego regresu w związku z naprawą szkody wyrządzonej nadawcy. Następnie, spółka (...) pismem z dnia 31 maja 2017 r. wezwała powoda, który przyjął zlecenie transportowe od (...), do zapłaty kwoty 199.755,20 EUR. Powód w piśmie z dnia 1 czerwca 2017 r. wezwał pozwanego ad. 1 do zapłaty kwoty 199.755,20 EUR. Egzemplarz pisma powód skierował również do pozwanego ad. 2 - ubezpieczyciela pozwanego ad. 1. Pozwany do dnia złożenia niniejszego pozwu nie ustosunkował się w myśl art. 32 ust. 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) do złożonych przez powoda reklamacji.

W wyniku prowadzonych rozmów, (...) zobowiązała się, a ubezpieczyciel nadawcy to zaakceptował, że zapłaci odszkodowanie z tytułu nienależytego wykonania zobowiązania w kwocie 52.364,92 EUR. Kwota ta została ustalona na podstawie przepisu art. 23 ust. 3 Konwencji CMR, ustanawiającego limity odpowiedzialności przewoźnika. Zgodnie z powyższym przepisem, odszkodowanie w stosunku do przewoźnika nie może przekraczać 8,33 jednostki rachunkowej za 1 kilogram brakującej wagi brutto. W związku z powyższym, notą z dnia 27 sierpnia 2018 r. wystawioną przez (...) (w imieniu (...)) wezwał (...) do zapłaty 52.364,92 EUR. Zgodnie z notą powyższa kwota została ustalona według następującego wyliczenia: 5.093,60 kgxSDR 8,33 = SDR 42.429,69 = 52.364,92 EUR.

Pismem z dnia 1 lutego 2018 r. (...) skierowała do powoda wezwanie do zapłaty kwoty 52.364,92 EUR.

Pismami datowanymi na dzień 11 lipca 2018 r. pełnomocnik powoda wezwał pozwanego ad 1 i pozwanego ad 2 do zapłaty odszkodowania. Do dnia złożenia pozwu pozwany ad 1 nie ustosunkował się do przedmiotowego wezwania. W toku trwającej około roku korespondencji pozwany ad 2 odpowiadał, że proces likwidacyjny jest wciąż w toku. W dniu 21 września 2018 r. pozwany ad 2 w korespondencji mailowej przekazał pełnomocnikowi powoda, że wciąż nie jest zakończone postępowanie likwidacyjne, prowadzone u niego pod sygn. (...). Do dnia wniesienia pozwu żaden z pozwanych nie zaspokoił roszczeń dochodzonych niniejszym pozwem.

Pozwany ad 1 szkodę z AC likwidował w(...) pod numerami szkody: (...), pojazd: V. nr rej. (...), (...), pojazd: S. nr rej (...). Po wypadku okazało się, że jego przyczyną mogła być wada fabryczna opony. Pozwany ad 1 dopiero po przedmiotowym zdarzeniu powziął informację o tym, że (...) Sp. z o.o. (producent opon) prowadziła program wymiany przedmiotowych opon z uwagi na jej wady fabryczne, o czym pozwany ad 1 nie został poinformowany. Według wskazań producenta, przedmiotowa wada była o tyle istotna, iż konieczne było natychmiastowe zaprzestanie eksploatacji opon.

W sprawie wypadku przez służby niemieckie badany był stan techniczny pojazdu i nie było żadnych zastrzeżeń z ich strony. Jednocześnie ani kierowca pozwanego, ani sam pozwany nie został ukarany mandatem ani nie poniósł żadnej odpowiedzialności karnej z tego tytułu. Przed wyjazdem w trasę kierowca obejrzał całe auto i stwierdził, że wszystko jest z nim w porządku. Pismo dotyczącego zaleceń producenta pozwany ad1 otrzymał drogą nieformalną po zaistnieniu przedmiotowego zdarzenia i wynika z niego, że opona która uległa awarii pochodziła z wadliwej partii, które były dystrybuowane przez (...) sp. z o.o. Opona była w dobrym stanie technicznym, oraz miała odpowiednie parametry dla samochodu, w którym zostały zamontowane. W tych warunkach „wystrzał” opony nie mógł wystąpić, wykluczając jej wadę fabryczną.

Zmierzając do ustalenia przyczyny awarii, Sąd Okręgowy dopuścił i przeprowadził dowodu z opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków. Biegły na podstawie materiału sprawy doszedł do wniosku, że mogło dojść do zdarzenia w okolicznościach podawanych przez kierującego. Stwierdził, że sama opona nie posiada uszkodzeń bocznych czy wewnętrznych przebić, które mogłyby spowodować gwałtowne ujęcie ciśnienia w kole. Wnioskował, że opona posiadała wadę, na co wskazują korespondujące ze sobą dane i identyfikacja opony. Podał, że w sprawie nie określono by ładunek był ponadnormatywny do ładowności naczepy czy też miałby być nieprawidłowo załadowany, co mogłoby mieć wpływ na utrzymanie stabilności pojazdu. Na podstawie akt sprawy stwierdził, że pojazd posiadał aktualne badanie techniczne. Wskazał, że wszystkie okoliczności podawane w aktach sprawy, m.in. sposób uszkodzenia opony, jej dane identyfikacyjne wraz z dowodem zakupu (fakturą) prowadzą do wniosku, że to badana opona mogła być zamontowana w pojeździe w chwili powstania zdarzenia drogowego. Nie widział podstaw do przyjmowania innych okoliczności uszkodzenia opony niż wada fabryczna, powstała na etapie produkcji opony. Podał, że miało miejsce techniczne uszkodzenie opony, czyli oddzielenie części zewnętrznej z bieżnikiem od pozostałej części, a przyczyną powyższego nie mogła być normalna eksploatacja. Sądząc po grubości bieżnika i jego równomierności wokół obwodu opony stwierdził, że nie można było uznać, że samochód jeździł z niewłaściwie napompowaną oponą. Ponadto wskazał, że do skutków w postaci rozerwania opony nie mogło dojść w wyniku przeładowania samochodu – gdyż wówczas wystrzeliłaby opona w naczepie, zaś w przedmiotowym wypadku doszło do zniszczenia opony na osi kierowanej przedniej w ciągu siodłowym.

Mając na uwadze, że towar był przewożony z Holandii do Polski, do zawartej umowy przewozu oraz jej wykonania Sąd Okręgowy zastosował postanowienia Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z wyłączeniem przepisów prawa polskiego. Umowa przewozu została potwierdzona listem przewozowym CMR na podstawie art. 4 CMR.

W konsekwencji rozważył odpowiedzialność przewoźnika w świetle art. 17 ust. 1 i 2 Konwencji CMR. Nie było przy tym sporne pomiędzy stronami, że uszkodzenie towaru nastąpiło w czasie przewozu. Sporna pomiędzy stronami nie była też wysokość oraz metodologia wyliczenia odszkodowania, jakiego dochodził w niniejszym procesie powód.

W pierwszej kolejności Sąd odniósł się do zgłoszonego przez pozwanego ad 2 zarzutu przedawnienia roszczenia, który okazał się niezasadny.

Nie zyskała też aprobaty Sądu argumentacja pozwanego ad 2, iż brak straty w majątku powoda powoduje, że nie jest on w przedmiotowej sprawie legitymowany czynnie. Sąd Okręgowy przyjął bowiem, że szkodą jest każdy uszczerbek majątkowy, który może polegać również na powstaniu nowych (jak w tym wypadku) lub zwiększeniu już istniejących zobowiązań. Za szkodę mogą być uznane pasywa, jeśli roszczenia są wymagalne lub zostały stwierdzone prawomocnym wyrokiem, gdyż pojęcie szkody obejmuje również wymagalne zobowiązania na rzecz osoby trzeciej.

W tym kontekście podzielił pogląd orzecznictwa, zgodnie z którym zwiększenie pasywów stanowi szkodę, nawet jeśli dług nie został jeszcze zaspokojony.

Przyjął zatem, że istnienia wymagalnego zobowiązania powoda wobec osoby trzeciej, które to zobowiązanie powstało w związku działaniem pozwanego ad 1, stanowi okoliczność wystarczającą do uznania, iż powód poniósł szkodę w rozumieniu art 361 § 2 k.c. Wzajemne dochodzenie roszczeń pomiędzy przewoźnikami objęte niniejszą sprawą wynika z odpowiedzialności określonej w art 3 Konwencji CMR z tytułu podwykonawstwa i nie miało charakteru roszczenia regresowego.

Powództwa jednak nie uwzględnił wobec jednoznacznych wniosków płynących z opinii biegłego, z której wynikało, że najbardziej prawdopodobną przyczyną zaistnienia zdarzenia było uszkodzenie opony, spowodowane jej wadą fabryczną.

Sąd Okręgowy powołał art. 17 ust. 1 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (Dz.U.1962.49.238 zał.), zgodnie z którym przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. Zgodnie z ust. 2 powołanego artykułu, przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem niewynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

Podkreślił, że w doktrynie i judykaturze nie ma zgodności co do tego, czy na podstawie powołanej regulacji przewoźnik odpowiada na zasadzie winy, czy też na zasadzie ryzyka. Podzielił jednak zapatrywanie, zgodnie z którym odpowiedzialność przewoźnika na podstawie art. 17 Konwencji CMR oparta jest na zasadzie ryzyka, ponieważ istnienie przesłanek egzoneracyjnych, możliwych do spełnienia przez przewoźnika, świadczy o ukształtowaniu jego odpowiedzialności właśnie na tej zasadzie odpowiedzialności.

Zdaniem Sądu Okręgowego, badając zaistnienie przesłanki egzoneracyjnej w postaci zdarzenia, którego przewoźnik nie mógł uniknąć i którego następstwom nie mógł zapobiec, należy odwołać się do miary staranności przewoźnika. Zwrócił uwagę, że art. 17 ust. 2 Konwencji CMR mówiąc o okolicznościach, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec, nakazuje ustalenie zaistnienia łącznie cech nieuniknioności i przemożności zdarzenia, odnosząc te cechy do przewoźnika. Należy więc porównać zachowanie konkretnego przewoźnika z pewnym wzorcem charakteryzującym się odpowiednim stopniem staranności.

W związku z powyższym, przewoźnik na którym zgodnie z art. 18 ust. 1 Konwencji ciąży ciężar dowodu zaistnienia przesłanki egzoneracyjnej, winien udowodnić zarówno to, iż nie mógł uniknąć samego zdarzenia, jak i to, iż nie mógł zapobiec jego następstwom.

W ocenie Sądu, niezależnie od dbałości o sprawność pojazdu, odpowiedzialność za awarię, która skutkuje opóźnieniem dostawy lub uszkodzeniem towaru, spoczywa na przewoźniku. Potwierdza to art. 17 ust. 3 mówiący, że “przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął”. Skoro art. 17 ust. 2 Konwencji CMR stanowi, że przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeśli zginiecie, uszkodzenie lub opóźnienie zostało spowodowane przez wydarzenia, których “nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec”, to do tego rodzaju zdarzeń można zaliczyć czynniki zewnętrzne takie jak: przebicie opony (orzeczenie Sądu Najwyższego z dn. 22 listopada 2007 roku); awaria pojazdu na skutek wypadku drogowego, któremu przewoźnik nie mógł zapobiec i inne podobne zdarzenia losowe. Przewoźnik ma szansę na tego rodzaju obronę tylko, jeżeli wykaże, że usterka nastąpiła na skutek wyjątkowych, zewnętrznych i nieuniknionych okoliczności, za które nie odpowiada.

W ocenie Sądu, takie okoliczności nastąpiły w warunkach przedmiotowej sprawy. Pozwany ad. 1 skutecznie wykazał, że przyczyna awarii pojazdu leżała poza nim i była spowodowana przyczyną zewnętrzną – wadą fabryczną opony. O ile w piśmiennictwie i orzecznictwie (np. wyrok Sądu Najwyższego Austrii z dnia 26 6.1986 r, (...) 1988 r., s 147)

uszkodzenie opony generalnie traktowane jest, jako wada pojazdu w rozumieniu art 17 ust 3 Konwencji CMR, a więc co do zasady nie skutkuje wyłączeniem odpowiedzialności przewoźnika, to w niniejszej sprawie zaistniały wystarczające przesłanki dla zastosowania art. 17 ust. 2 Konwencji CMR.

Na powyższą możliwość zwrócił uwagę Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 22 listopada 2007 r. (sygn. akt: III CSK 150/07), który stwierdził, że zastosowanie art. 17 ust. 3 Konwencji CMR jest wyłączone jedynie w razie uszkodzenia opony, które zostało spowodowane takimi zewnętrznymi okolicznościami, które nie mieszczą się w sferze zdarzeń skutkujących odpowiedzialnością przewoźnika. Kwalifikacja odpowiedzialności z art. 17 ust. 3 CMR jako odpowiedzialności absolutnej, nie prowadzi zatem do zaprzeczenia możliwości powołania się przez przewoźnika na zewnętrzne okoliczności nieuniknione i przemożne (art. 17 ust. 2 CMR), będące pierwotną przyczyną szkody (por. Stec, M. (1993). Odpowiedzialność cywilna przewoźnika za szkody w przesyłce. Geneva, charakter prawny, granice. Studium prawnoporównawcze. Kraków: Uniwersytet Jagielloński, s. 136–137, Ciarke, ALM. (2009). International Carriage of Goods by Road: CMR. London. 244–245).

Taką okolicznością, zdaniem Sądu Okręgowego, była wada fabryczna opony, która była najbardziej prawdopodobną przyczyną zaistnienia zdarzenia drogowego.

W ty kontekście podkreślił, że pozwany ad. 1 przed zdarzeniem o wadzie tej nie wiedział i nie mógł podjąć żadnych kroków celem zapobieżenia wystąpieniu szkody. Potwierdza to w całości zarówno informacja uzyskana od producenta opony, dokumenty znajdujące się w aktach szkodowych, a w szczególności opinia biegłego. Ustalenia biegłego wskazują jednoznacznie, iż tego typu uszkodzenia opony w normalnych warunkach eksploatacji nie byłoby możliwe, co przesądza o istnieniu wady pierwotnej. Co istotne, zakres uszkodzeń jest tożsamy z możliwymi skutkami wskazanymi przez producenta, który prowadził akcję serwisową. Jak wynika z ww. wyroku O. G. z dnia 10 lipca 1991 r., (...) (dalej (...)) 1992, 833, jeżeli szkoda powstanie wskutek pęknięcia opony, przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności, zgodnie z art. 17 ust. 2 CMR, jeżeli udowodni, że pęknięcie opony nastąpiło wskutek wyjątkowych, zewnętrznych i nieuniknionych okoliczności, za które nie odpowiada. Taką okolicznością, jak stwierdzono wyżej, była niewątpliwie wada fabryczna opony. Stąd też pozwany ad 1 wykazał spełnienie przesłanki egzoneracyjnej, przy zaistnieniu której jako przewoźnik jest on zwolniony z odpowiedzialności. Stąd też brak było podstaw do uwzględnienia roszczenia również wobec pozwanego ad. 2 - ubezpieczyciela pozwanego ad 1.

O kosztach procesu Sąd orzekł w oparciu o dyspozycję art. 98 § 1 i 3 k.p.c. zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu.

Powyższy wyrok powód zaskarżył apelacją, zarzucając mu:

1. Naruszenie prawa materialnego, tj. art. 17 ust. 2 i 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego (CMR), polegające na niewłaściwym przyjęciu, że wada fabryczna opony, w wyniku której doszło do zaistnienia zdarzenia drogowego, a w konsekwencji powstania szkody, nie mieści się w sferze zdarzeń skutkujących odpowiedzialnością przewoźnika, podczas gdy wada fabryczna opony, a więc wada fabryczna w pojeździe nie może zostać uznana za okoliczność egzoneracyjną na podstawie art. 17 ust. 2 Konwencji CMR w stosunku do rygoru określonego przepisem art. 17 ust. 3 Konwencji CMR;
2. Naruszenie przepisów postępowania tj. art. 233 § 1 i 2 k.p.c., polegające na przyjęciu dwóch wykluczających się ze sobą wniosków, a mianowicie przyjęcie, że opona, która uległa uszkodzeniu była w dobrym stanie technicznym, przy jednoczesnym stwierdzeniu istnienia wady fabrycznej opony.

W oparciu o te zarzuty, wnosił o zmianę zaskarżonego wyroku i zasądzenie solidarnie od obu pozwanych in solidum na rzecz powoda kwoty 49.746,67 euro z ustawowymi odsetkami w wysokości 9,50 % od dnia wniesienia pozwu, a ponadto zasądzenie od pozwanego M. G. na rzecz powoda kwoty 2.618,25 euro z ustawowymi odsetkami w wysokości 9,50 % od dnia wniesienia pozwu.

W uzasadnieniu apelacji powód stwierdził, że wnioski apelacji wobec każdego z pozwanych uwzględniają różnicę, jaka wynika z faktu, że zgodnie z treścią polisy pomiędzy pozwanymi udział własny pozwanego ad 1 w szkodzie wynosi 5 %.

Ponadto wnosił o zasądzenie in solidum od obu pozwanych na jego rzecz kosztów procesu za obie instancje.

Pozwani wnieśli o oddalenie apelacji w całości. Pozwany (...) S.A. w Ł. podtrzymał przy tym stanowisko, że powództwo powinno ulec oddaleniu także z uwagi na fakt, iż powód nie poniósł żadnej straty w swoim majątku. Nie wykazał bowiem, że zaspokoił roszczenie poszkodowanej osoby trzeciej.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja jest uzasadniona.

Sąd Apelacyjny podziela i przyjmuje za własne ustalenia faktyczne Sądu Okręgowego. Nie były one zresztą co do zasady kwestionowane w apelacji.

Na etapie postępowania apelacyjnego spór między stronami dotyczył przede wszystkim wykładni dwóch przepisów Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), a mianowicie art. 17 ust. 2 i 3 w kontekście tego, czy przewoźnik może zwolnić się od odpowiedzialności za uszkodzenie towaru w sytuacji, gdy przyczyną szkody transportowej była wada fabryczna części składowej pojazdu (ogumienia), skutkująca rozerwaniem opony w trakcie świadczenia usługi przewozowej.

Sąd Apelacyjny podziela pogląd prawny, że art. 17 ust. 3 Konwencji CMR w drodze wyjątku statuuje zasadą wręcz absolutnej odpowiedzialności przewoźnika. Zgodnie z tym przepisem, przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym posługuje się dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął. Można zatem nawet przyjąć, że powyższe unormowanie stanowi wyjątek od możliwości wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika z uwagi na udowodnienie przez niego jednej z okoliczności wymienionych w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR (tak Robert Walczak, Międzynarodowy przewóz drogowy towarów Warszawa 2006). Ponieważ opona jest częścią składową pojazdu, odpowiedzialność za szkodę spowodowaną wadliwością opon podlega surowej dla przewoźnika regulacji, przewidzianej w art. 17 ust. 3 Konwencji CMR.

W orzecznictwie i piśmiennictwie prezentowane jest także mniej rygorystyczne dla przewoźników stanowisko, zgodnie z którym przepis art. 17 ust. 3 CMR uniemożliwiający uwolnienie się od odpowiedzialności w oparciu o powołanie się na wady pojazdu, nie wyłącza możliwości powoływania się na inne przesłanki zwalniające w celu udowodnienia, że wada pojazdu, będąca bezpośrednią przyczyną szkody, spowodowana została okolicznościami, za które – w myśl CMR – przewoźnik nie odpowiada. W tym kontekście dopuszcza się powoływania się przez przewoźnika na zewnętrzne w stosunku do przejazdu zdarzenie, wskutek którego doszło do uszkodzenia pojazdu (np. rozerwania ogumienia), a w dalszej kolejności do szkody w substancji przewożonego towaru. Podnosi się przy tym, że nie jest wystarczająca należyta staranność przewoźnika w zakresie kontroli i konserwacji ogumienia pojazdu (zob. Dorota Ambrożuk, Krzysztof Wesołowski. Stan techniczny środka transportowego jako przyczyna szkody transportowej 2017 r. i przywołane w nim piśmiennictwo oraz orzecznictwo sądów polskich i zagranicznych).

Nawet jednak przyjęcie względniejszej dla pozwanych interpretacji omawianych przepisów CMR, zdaniem Sądu Apelacyjnego w realiach rozpoznawanej sprawy nie daje podstawy do zwolnienia ich od odpowiedzialności, skoro okoliczność, że wada miała charakter fabryczny nie stanowiła sama przez się zdarzenia zewnętrznego w stosunku do pojazdu. Wada ogumienia przesądzała bowiem o wadliwości całego pojazdu, jako środka transportowego. Przyczyna tej wadliwości tkwiła zatem w samym pojeździe i nie została spowodowana zaistnieniem żadnej zewnętrznej okoliczności, za którą przewoźnik nie odpowiada.

W sprawie znajduje więc zastosowanie art. 17 ust. 3 Konwencji CMR.

Sąd Apelacyjny podziela natomiast ocenę prawną Sądu Okręgowego, iż powód jest podmiotem poszkodowanym wskutek przedmiotowej szkody transportowej, ponieważ ostatecznie został obciążony jej skutkami finansowymi, jako bezpośredni zleceniodawca usługi przewozu. Wprawdzie nie zaspokoił jeszcze tych roszczeń, jednak jego zobowiązanie z tego tytułu jest bezsporne i wymagalne.

Sytuacja powoda jako poszkodowanego szkodą transportową nie jest analogiczna do sytuacji prawnej sprawcy szkody – ubezpieczonego od odpowiedzialności cywilnej (art. 822 § 1 k.c.), który domaga się świadczenia od ubezpieczyciela jeszcze przed naprawieniem szkody wyrządzonej osobie trzeciej, a w takim właśnie stanie faktycznym wydany został powoływany przez pozwanego ad 2 wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 listopada 2018 r., sygn.. akt II CSK 583/17.

Mając na względzie określone przez skarżącego granice apelacji, Sąd Apelacyjny orzekł, jak w sentencji na podstawie art. 385 i 386 § 1 k.p.c.

Od zasądzonych kwot należności głównej zasądzono ustawowe odsetki za opóźnienie od dnia doręczenia odpisów pozwów na podstawie 481 k.c. w zw. z art. 455 k.c.

O kosztach procesu obu instancji rozstrzygnięto na zasadzie odpowiedzialności za wynik sprawy, wyrażonej w art. 98 k.p.c. zasądzając od pozwanych in solidum na rzecz powoda zwrot kosztów procesu, obejmujących poniesione przez niego opłaty sądowe, wydatki sądowe i koszty zastępstwa procesowego.

(...)