

Sygnatura akt VIII Ga 2/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 3 marca 2017 roku

Sąd Okręgowy w Szczecinie VIII Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSO Piotr Sałamaj

Sędziowie: SO Anna Budzyńska (spr.)

SR del. Rafał Lila

Protokolant: stażysta Joanna Drobińska

po rozpoznaniu w dniu 3 marca 2017 roku w Szczecinie

na rozprawie

sprawy z powództwa D. K.

przeciwko Towarzystwu (...) spółce akcyjnej w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda od wyroku Sądu Rejonowego w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 2 sierpnia 2016 roku, sygnatura akt V GC 624/15

I. zmienia zaskarżony wyrok w punkcie I. w części oddalającej powództwo co do kwoty 9.255,40 zł w ten sposób, że zasądza od pozwanego Towarzystwa (...) spółki akcyjnej w W. na rzecz powoda D. K. kwotę 9.255,40 (dziewięć tysięcy dwieście pięćdziesiąt pięć złotych czterdzieści groszy) z ustawowymi odsetkami od dnia 6 sierpnia 2015 roku;

II. zmienia zaskarżony wyrok w punkcie II. w ten sposób, że zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.433,64 zł (jeden tysiąc czterysta trzydzieści trzy złote sześćdziesiąt cztery grosze) tytułem kosztów procesu;

III. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.663 zł (jeden tysiąc sześćset sześćdziesiąt trzy złote) tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.

SSR del. (...)SSO (...)SSO (...)

Sygn. akt VIII Ga 2/17

UZASADNIENIE

Powód D. K. wniósł o zasądzenie od pozwanej Towarzystwa (...) spółki akcyjnej w W. kwoty 12.157,03 zł wraz z ustawowymi odsetkami od kwot: 10.369,27 zł dnia 6 sierpnia 2015 roku, 1.787,76 zł od dnia wniesienia pozwu oraz kosztami procesu.

Uzasadniając żądanie pozwu powód wskazał, że pozwana mimo łączącej strony umowy ubezpieczenia OC przewoźnika w ruchu międzynarodowym odmówiła wypłaty należnego powodowi odszkodowania z tytułu szkody w postaci

częściowego uszkodzenia towaru, przewożonego na zlecenie firmy (...), powstałej w związku z wtargnięciem do pojazdu nielegalnych emigrantów.

W odpowiedzi na pozew pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości, wskazując na wyłączenie odpowiedzialności powoda jako przewoźnika w świetle art. 17 ust 2 Konwencji CMR, co zdaniem pozwanej skutkuje brakiem podstaw do przyjęcia odpowiedzialności pozwanej za zgłoszone zdarzenie. Pozwana zarzuciła także brak przedstawienia przez powoda jakichkolwiek wiarygodnych dowodów potwierdzających roszczenie tak co do zasady jak również co do wysokości. Wskazała, że strona powodowa na okoliczność wysokości szkody przedłożyła jedynie dowód z dokumentu prywatnego tj. rachunki i faktury.

W piśmie z dnia 13 listopada 2015 roku powód ograniczył żądanie pozwu do kwoty 11.044,13 zł.

Wyrokiem z dnia 2 sierpnia 2016 r., wydanym w sprawie V GC 624/15 Sąd Rejonowy w Gorzowie Wielkopolskim oddalił powództwo i zasądził od powoda na rzecz pozwanej kwotę 1.188,67 zł tytułem zwrotu kosztów sądowych oraz kwotę 2.417 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Powyższy wyrok Sąd Rejonowy oparł na następujących ustaleniach faktycznych:

Powód prowadzi działalność gospodarczą pod firmą (...), w ramach której świadczy usługi transportowe na terenie całej Europy. W dniu 18 maja 2015 r. firma (...) zleciła powodowi wykonanie przewozu towaru w postaci plastikowych butelek na trasie K. (Niemcy) – H. L.'abbe (Francja).

Do realizacji transportu, powód wyznaczył zespół pojazdów złożony z (...) o nr rej. (...) z przyczepą ciężarową Tramp T. (...) o nr rej. (...). W dniu 22 maja 2016 r. około godziny 13-14 zestaw ciężarowy został załadowany w A. L. K. tj. 38 palet zostało załadowanych na samochód ciężarowy m., a 32 palety na przyczepę. W trakcie przewozu ładunku do Francji (H. L.) kierowca zestawu został zmuszony w dniu 23 maja 2015 r. do długotrwałego postoju, podczas którego parkował na stacji paliw S. w okolicy miejscowości C. we Francji. Po uzyskaniu możliwości dalszej jazdy - rano 26 maja 2015 r. kierujący kontynuował przejazd i dojechał do miejsca docelowego H. L. w dniu 26 maja 2015 r. ok godziny 8-9. Podczas rozładunku okazało się, że na przyczepie znajdują się nielegalni imigranci. Dalsze czynności wskazały, że przewożone na przyczepie plastikowe butelki zostały zniszczone i zanieczyszczone fekaliami. W związku z tym odbiorca ładunku odmówił jego przyjęcia i ładunek zalegający na przyczepie (32 palety- 21.000 butelek) został odwieziony do nadawcy.

Powód w dniu 28 maja 2015 r. zgłosił szkodę pozwanej, która następnie przeprowadziła postępowanie likwidacyjne w sprawie zarejestrowanej pod numerem (...) - 01.

W toku postępowania likwidacyjnego pozwana poinformowała powoda, że po rozpatrzeniu zgłoszonych roszczeń nie znajduje podstaw do wypłaty na jego rzecz odszkodowania. Uzasadniając swoje stanowisko pozwana odwołała się do przepisów Konwencji Genewskiej z dnia 19 maja 1956 r. o umowie międzynarodowej przewozu drogowego towarów, która stosownie do § 4 ust. 2 OWU stanowi integralną część umowy ubezpieczenia łączącej strony niniejszej umowy. Odwołując się do art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, który zawiera katalog okoliczności egzoneracyjnych, wyłączających odpowiedzialność przewoźnika za całkowite lub częściowe zaginięcie towarów lub za jego uszkodzenie, które nastąpi między przyjęciem towaru, a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy, pozwana wskazała, iż wtargnięcie nielegalnych emigrantów na naczepę pojazdu powoda mieści się w kategorii okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec, co powoduje brak podstaw do przyjęcia odpowiedzialności za zgłoszone zdarzenie.

Powód nie zgodził się z stanowiskiem pozwanej i w piśmie z dnia 10 sierpnia 2015 r. wezwał pozwaną do uiszczenia na jego rzecz stosownego odszkodowania.

Sąd Rejonowy w Gorzowie Wielkopolskim dopuścił w sprawie dowód z opinii biegłego sądowego P. P. na okoliczność ustalenia przyczyn i przebiegu zdarzenia powodującego szkodę z dnia 26 maja 2015 r. przy uwzględnieniu danych technicznych oraz zabezpieczenia pojazdu i przewożonego ładunku, zobowiązując do odpowiedzi na pytania, czy

przewóz odbył się w warunkach zapewniających należyte zabezpieczenie ładunku, czy powód naruszył podstawowe zasady czy reguły ostrożności wymagane dla przewoźników w przewozie międzynarodowym.

W opinii z dnia 24 maja 2016 roku biegły sądowy P. P. wskazał, że na samochód zostało załadowane 38 palet, a na przyczepę 32 palety, które według kierującego zostały należyte zabezpieczone. Biegły wskazał, że z informacji uzyskanych w siedzibie producenta przyczepy wynika, iż przestrzeń ładunkowa o długości 7800 mm jest przystosowana do transportu 19 europalet w jednym poziomie (po sprawdzeniu wymiarów-18 sztuk) – stąd przewóz 32 palet w dwóch poziomach o masie ok. 1814 kg – niższej od dopuszczalnej ładowności przyczepy wynoszącej 2150 kg nie stanowiło naruszenia w tym zakresie i zezwalało na bezpieczny przewóz ładunku- po jego zabezpieczeniu deskami odgradzającymi oraz pasami zamocowania. Biegły wskazał również, iż przeprowadzona analiza zawartego materiału dowodowego nie wskazuje przesłanek mogących być podstawą do stwierdzenia, że uszkodzenie przewożonego ładunku miałyby powstać w wyniku nieprawidłowego jego zabezpieczenia na czas transportu przez kierującego. Jednocześnie w materiale dowodowym nie występują informacje o występowaniu widocznych uszkodzeń zewnętrznych plandeki przyczepy – co wskazuje, że emigranci dostali się do wnętrza przyczepy poprzez sforsowanie zabezpieczenia w postaci linki zamocowania plandeki. Stąd nawet stosowanie się do zalecenia zapisanego na zleceniu zachowanie ostrożności, nie mogło uchronić przed wtargnięciem emigrantów na przyczepę. Dokonując podsumowania niniejszej opinii biegły wskazał, iż:

- ustalony na podstawie materiału dowodowego przebieg wydarzeń, nie daje podstaw do stwierdzenia naruszeń zasad i reguł ostrożności wymaganych od przewoźników w transporcie międzynarodowym,
- wynikające z materiału dowodowego dane oraz dane techniczne pojazdów (w tym przede wszystkim przyczepy) zezwalają na stwierdzenie, że transport zleconego ładunku odbywał się prawidłowo - środek transportu był odpowiedni dla bezpiecznego przeprowadzenia transportu ładunku,
- przyczyną wystąpienia uszkodzenia przewożonego ładunku zgodnie z zawartym w aktach sprawy materiale dowodowym było wtargnięcie do przestrzeni ładunkowej 14 nielegalnych emigrantów oraz zniszczenie i zanieczyszczenie przez nich ładunku,
- w materiale dowodowym nie zawarto szczegółowego protokołu oględzin zwróconego przez powoda ładunku.

W oparciu o powyższe ustalenia Sąd Rejonowy uznał powództwo za niezasadne. Wskazał, że bezsporny był fakt, iż strony łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w ruchu międzynarodowym. Sąd Rejonowy zauważył, że w myśl łączącej strony umowy ubezpieczenia pozwana udzieliła ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczającego, dokonującego przewozu przesyłek: zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi dotyczącymi wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, na podstawie listu przewozowego CMR, w którym są zamieszczone dane ubezpieczającego: nazwa (nazwisko) i adres.

W ocenie Sądu Rejonowego, wbrew stanowisku powoda, w sprawie zostało wykazane, że zachodzą przesłanki do wyłączenia odpowiedzialności powoda jako przewoźnika z art. 17 ust. 2 Konwencji CMR. Zdaniem Sądu wtargnięcie emigrantów na naczepę pojazdu mieści się w zakresie okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć. W związku z powyższym brak było podstaw do przyjęcia przez pozwaną odpowiedzialności za zdarzenie, na które powołuje się powód w pozwie. Okoliczności te, zdaniem Sądu Rejonowego, zostały potwierdzone również w opinii biegłego sądowego P. P., który wskazał, iż nie wystąpiły przesłanki wskazujące na naruszenie przez powoda (w tym jego pracowników) zasad ostrożności obowiązujących w transporcie międzynarodowym. W ocenie biegłego kierowca dostosował się do zalecenia „Pilnie uważać, aby do samochodu ciężarowego nie wchodziły nielegalne osoby, parkować tylko w miejscach kontrolowanych.” Stwierdzenie to wynika z tego, że dostęp do przestrzeni ładunkowej jest chroniony linką zabezpieczającą, którą w łatwy sposób można „odczepić” i wsunąć się pod plandekę, a jednocześnie nie można wykazać, w którym momencie emigranci przedostali się na przyczepę. Przedostanie się emigrantów było również możliwe w trakcie jazdy zespołu pojazdów np. w czasie spowolnionego ruchu ciągu (kolumny) pojazdów przed skrzyżowaniem. Biegły podkreślił również, iż wbrew twierdzeniom powoda nic nie wskazywało aby zespół

pojazdów należący do powoda oraz zatrudniony przez niego kierowca „nie kwalifikował się” do realizacji przewozów w transporcie międzynarodowy, a w tym do realizacji przedmiotowego zlecenia.

Sąd Rejonowy uznał, że powód nie wykazał nie tylko zasadności roszczenia co do zasady, ale również co do wysokości. Nie przedstawił bowiem jakichkolwiek wiarygodnych dowodów potwierdzających ewentualną wysokość poniesionej szkody. Przedstawiona przez powoda kalkulacja szkody nawet z odwołaniem się do określonych wskaźników posiadała wyłącznie walor dokumentu prywatnego, a zatem oświadczenia strony. W żadnej mierze na jej podstawie nie można było ustalać wiadomości specjalnych jakimi były realne straty powoda. Wyliczenie szkody przez powoda poza tym, że dla Sądu było nieweryfikowalne - było także niezrozumiałe. Sąd Rejonowy przyjął, że zgodnie z treścią art. 6 k.c. ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne, samo zaś twierdzenie strony nie jest dowodem, a twierdzenie dotyczące istotnej dla sprawy okoliczności powinno być udowodnione przez stronę to twierdzenie zgłaszającą. Powód nie przedstawił żadnego dowodu na potwierdzenie powstałej szkody. Ponadto Sąd Rejonowy podał, że istotnym jest, iż powód D. K. w swoich zeznaniach przyznał, że nie zapłacił faktury za uszkodzony towar. Brak zapłaty należnej kwoty wskazuje jednoznacznie na brak wystąpienia szkody po stronie powoda.

Powód zaskarżył wyrok w części oddalającej powództwo co do kwoty 9. 255,40 zł wnosząc o jego zmianę i uwzględnienie powództwa w tej części oraz zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda kosztów procesu za obie instancje według norm przepisanych.

Zaskarżonemu wyrokowi zarzucił:

1) naruszenie prawa materialnego, tj. art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, poprzez jego błędne zastosowanie w realiach niniejszej sprawy i uznanie na skutek podniesionego przez pozwaną zarzutu, iż nie ponosi ona odpowiedzialności za zaistniałą szkodę albowiem wynikała ona z okoliczności, których przewoźnik (powód) nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec, podczas gdy zaistnienie przesłanek egzoneracyjnych zawartych w powołanym przepisie mogłoby podlegać ocenie jedynie w ramach postępowania o zapłatę, w którym to przewoźnik byłby stroną pozwaną, na podniesiony przez niego zarzut;

2) na wypadek nieuwzględnienia powyższego zarzutu - naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 232 k.p.c. i art. 233 § 1 k.p.c., polegające na dokonaniu dowolnej a nie swobodnej oraz sprzecznej z zasadami logiki i doświadczenia życiowego oceny materiału dowodowego, poprzez uznanie, iż powód jako przewoźnik w ruchu międzynarodowym zadośćuczynił obowiązkowi dochowania należytej staranności, w sytuacji gdy okoliczność użycia do wykonania transportu przyczepy typu plandekowego zamiast kontenerowego, a także fakt, iż - stosownie do opinii biegłego - w świetle materiału dowodowego zgromadzonego w toku niniejszego postępowania nie sposób wskazać, czy miejsca parkowania zestawu ciężarowego powoda spełniały wymagania „miejsc kontrolowanych” w myśl wymogów wynikających ze zlecenia transportowego, prowadzą do wniosków przeciwnych;

3) naruszenie prawa materialnego, tj. art. 361 § 2 k.c. w zw. z art. 822 § 1 k.c., poprzez błędną ich wykładnię i przyjęcie, iż o szkodzie w majątku powoda można by mówić dopiero z chwilą zaspokojenia przez niego roszczenia osoby trzeciej (kontrahenta z umowy przewozu) o zapłatę z tytułu uszkodzenia przewożonego ładunku, w sytuacji gdy powyższa wykładnia sprzeczna jest z ugruntowanym i dominującym stanowiskiem wynikającym z orzecznictwa Sądu Najwyższego oraz Sądów Apelacyjnych, zgodnie z którym pojęcie szkody obejmuje również niezaspokojone i wymagalne zobowiązania na rzecz osoby trzeciej;

4) naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 232 k.p.c., polegające na uznaniu, iż powód nie wykazał wysokości poniesionej szkody, albowiem na tę okoliczność przedłożył jedynie rachunki i faktury, które mają jedynie walor dokumentów

prywatnych, w sytuacji gdy wysokość szkody, której naprawienia powód dochodzi w niniejszym procesie, w zakresie w jakim odnosi się ona do obciążenia go za uszkodzoną partię ładunku wynika wprost z noty obciążeniowej oraz akt szkodowych (przy uwzględnieniu zarzutu ad. 3).

W odpowiedzi na apelację pozwana wniosła o jej oddalenie i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy ustalił i zważył co następuje:

Apelacja strony powodowej okazała się w ocenie Sądu odwoławczego w całości uzasadniona i skutkowałą zmianą zaskarżonego wyroku.

Na wstępie przypomnieć należy, że postępowanie przed sądem odwoławczym – zgodnie z obowiązującym modelem apelacji pełnej – jest kontynuacją postępowania przed sądem I instancji. Sąd odwoławczy dokonuje własnych ustaleń faktycznych na podstawie art. 382 k.p.c. z uwzględnieniem dowodów przeprowadzonych w postępowaniu pierwszoinstancyjnym i z uwzględnieniem własnego postępowania dowodowego w granicach określonych normą art. 381 k.p.c. Sąd II instancji jest sądem merytorycznym i jako taki zobowiązany jest korygować uchybienia popełnione przez Sąd I instancji.

Powód podniósł w apelacji zarzut błędnego dokonania przez Sąd I instancji ustaleń faktycznych. Skuteczne postawienie zarzutu naruszenia przepisu art. 233 § 1 k.p.c. wymaga wykazania przez skarżącego, że Sąd orzekający w I instancji uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, to bowiem jedynie może być przeciwstawione uprawnieniu sądu do dokonywania swobodnej oceny dowodów. Dla wykazania słuszności zarzutu naruszenia zasady swobodnej oceny dowodów konieczne jest zatem wykazanie przez skarżącego, iż ocena ta została dokonana sprzecznie z wymaganiami prawa procesowego, w sposób wybiórczy, nie odpowiadający zasadom logiki i doświadczenia życiowego.

W ocenie Sądu odwoławczego Sąd I instancji poczynił co do zasady prawidłowe ustalenia faktyczne i ustalenia te Sąd odwoławczy aprobuje, przyjmując je za własne bez potrzeby ich ponownego powtarzania. Nie można jednak podzielić wszystkich wniosków wyprowadzonych przez Sąd Rejonowy w niniejszym postępowaniu z powyższych ustaleń, jak również oceny prawnej, będącej ich konsekwencją.

W przedmiotowej sprawie strona powodowa dochodziła zapłaty odszkodowania od pozwanego jako ubezpieczyciela w związku z łączącą strony umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w ruchu międzynarodowym. Zdaniem Sądu odwoławczego nie może być w pełni aprobowana ocena Sądu Rejonowego sprowadzająca się do przyjęcia, że podstawą skutkującą brakiem odpowiedzialności ubezpieczyciela, tak jak podnosił to pozwany w postępowaniu pierwszoinstancyjnym, stanowiły przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, a w szczególności jej art. 17 ust. 2. Powyższa sprawa dotyczy bowiem odpowiedzialności ubezpieczyciela, za szkodę poniesioną przez przewoźnika, a nie odpowiedzialności przewoźnika wobec drugiej strony umowy przewozu międzynarodowego.

Zgodnie z art. 17 ust. 1 i 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, sporządzonej w G. dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. 1962 rok, Nr 49, poz. 238 ze zm.) oraz protokołu do ww. konwencji, sporządzonego w G. 5 lipca 1978 r. (Dz. U. 2011 rok, Nr 72, poz. 382, dalej Konwencja 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 (ust. 1). 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 (ust. 2). Przepisy te określają katalog przesłanek egzoneracyjnych, tj. wyłączających odpowiedzialność przewoźnika za utratę towaru lub uszkodzenie towaru. Przewoźnik może się na nie powoływać w przypadku kierowania w stosunku do niego roszczeń przez osoby uprawnione na gruncie Konwencji.

W niniejszej sprawie brak jest jednak podstaw do zastosowania normy prawnej zawartej w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR. Zaistnienie przesłanek zwalniających przewoźnika z odpowiedzialności za utratę czy uszkodzenie towaru podlegałoby bowiem ocenie w ramach postępowania o zapłatę, (w której to przewoźnik byłby stroną pozwaną), na podniesiony przez niego zarzut. W ramach sporu z ubezpieczycielem okoliczności zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności względem nadawcy towaru pozostają natomiast bez znaczenia (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 21.02.2013 r., VI ACa 1095/12 Sąd Apelacyjny w Warszawie w uzasadnieniu wyroku z dnia 11.03.1998 r., I ACA 914/97, Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 17.10.2003 r., IV CK 116/02). W niniejszej sprawie stroną pozwaną w stosunku, który łączył strony jest ubezpieczyciel, natomiast okoliczności, które wskazywał pozwany, a mianowicie kwestie możliwości zaistnienia przesłanek zwalniających przewoźnika z tytułu odpowiedzialności za szkodę w przewozie drogowym międzynarodowym, które przewidziane są w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, nie powinny być uwzględniane w ramach stosunku łączącego strony niniejszego procesu. Przedmiotowa sprawa nie miała bowiem charakteru sprawy, w której dochodzą roszczeń od przewoźnika. Podkreślić należy, iż w niniejszej sprawie powód, który zawarł z pozwanym umowę odpowiedzialności cywilnej, w związku z wykonywaniem usług z transportu drogowego w ruchu międzynarodowym, wskazywał na zaistnienie przesłanek skutkujących powstaniem jego odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunku do podmiotu trzeciego i zaistnieniem w konsekwencji odpowiedzialności pozwanego jako ubezpieczyciela tejże odpowiedzialności cywilnej.

Zdaniem Sądu Okręgowego, gdyby nawet podzielić stanowisko pozwanego, iż ubezpieczyciel w sporze z ubezpieczonym przez niego przewoźnikiem w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może powoływać się na przesłanki wyłączające odpowiedzialność przewoźnika z art. 17 ust 2 Konwencji CMR, to – zebrany w sprawie materiał procesowy nie daje podstaw do przyjęcia, że w sprawie zaktualizowały się przesłanki wskazane w powyższej regulacji, wyłączające odpowiedzialność powoda jako przewoźnika. Nie zaistniały bowiem okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

Z materiału procesowego zgromadzonego w aktach niniejszej sprawy wynika, że okoliczności te sprowadzały się do wtargnięcia nielegalnych emigrantów na pojazd powoda, którym dokonywany był transport zleconego towaru z K. (Niemcy) do H. L.'abbe (Francja). Okoliczności, które wskazywał pozwany, a które zaakceptował Sąd I instancji, w ocenie Sądu Okręgowego nie dają jednak podstaw do przyjęcia, iż były one nie do uniknięcia przez przewoźnika.

Przyczyna określona w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR jako „okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec” ma charakter abstrakcyjny w tym sensie, że mogą nią być objęte różnorodne zdarzenia powodujące szkodę, o ile charakteryzują się przymiotem nieuniknioności i przemożności. Określona w omawianym przepisie formuła stwarza dla przewoźnika szersze, niż w przepisach prawa krajowego (art. 65 ust. 1 prawa przewozowego) czy też Konwencji (...) dotyczącej międzynarodowego prawa kolejowego, możliwości przeprowadzenia skutecznego dowodu zwalniającego. Nie jest tu bowiem wymagane istnienie cechy „zewnętrzności” przyczyn (stanowiącej warunek sine qua non siły wyższej), które spowodowały powstanie szkody. Zachowania przewoźnika winny być relatywizowane do ogólnych reguł wykonania zobowiązania (por. wyroku Sądu Najwyższego z dnia 17.11.1998 r., III CKN 23/98 oraz wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 9.05.2013 r., I ACa 111/13). Wśród nich podstawowe znaczenie posiada zdefiniowany w art. 355 § 1 i 2 k.c. obowiązek zachowania szczególnej, wynikającej z profesjonalnego charakteru prowadzonej działalności, staranności. Jego zakres znaczeniowy obejmuje przy tym wszystkie czynności, które przewoźnik w wykonaniu zawartej umowy powinien zrealizować. Dopiero wykluczenie zarzucalności - z punktu widzenia obowiązujących przewoźnika standardów postępowania - przedsięwziętych przez niego w tym zakresie działań, umożliwi przyjęcie, że wykazał on, że szkoda nastąpiła na skutek okoliczności, których nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

Dla uwolnienia się od odpowiedzialności przez przewoźnika w oparciu o brzmienie art. 17 ust. 2 Konwencji CMR niezbędny jest dowód pozytywny, wskazujący na konkretną przyczynę szkody oraz podjęcie przez przewoźnika środków, mających na celu zapobieżenie tej przyczynie oraz uniknięcie jej skutków. Chodzi przy tym, co należy podkreślić, o środki osiągalne przy dołożeniu najwyższego stopnia staranności, ocenianego poprzez odwołanie się

mierników staranności właściwych dla prawa wewnętrznego. (tak też K. Wesołowski, Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013, s. 375-377, 380-381).

Przenosząc te rozważania na grunt niniejszej sprawy należy zwrócić uwagę, że strona powodowa (przewoźnik) miała pełną świadomość, iż w okresie, w którym był wykonywany sporny przewóz występowały przypadki skutkujące tym, że do środków transportu, którymi wykonywane były przewozy do Wielkiej Brytanii, z (...) i okolic dostawali się nielegalni emigranci. W zleceniu transportowym, które było udzielone stronie powodowej, jednoznacznie zlecający wskazał na konieczność zachowania szczególnej ostrożności, obserwowania i sprawowania kontroli, tak ażeby do pojazdu nie dostały się osoby nieuprawnione (vide: zlecenie transportowe k. 10., 103, 110-verte akt). Nadto okoliczność tę można określić, co najmniej jako powszechnie znaną, a w szczególności znaną w branży transportowej. Wiadomości dotyczące prób podejmowanych przez osoby, które chciały nielegalnie dostać się do Wielkiej Brytanii, na pojazdy ciężarowe (ich naczepy etc.), często pojawiały się na łamach prasy, jak również w serwisach informacyjnych, z okresu, gdy przeprowadzany był przewóz. Powyższe związane było z faktem powszechnie znanym, którym był kryzys migracyjny związany z sytuacją geopolityczną na granicach Unii Europejskiej. Podkreślenia przy tym wymaga, że strony postępowania nie kwestionowały faktu, że znane im były podobne przypadki, nie był to przypadek jednostkowy, a wręcz wskazywano, że te okoliczności miały charakter nagminny. Za powszechnością tego zjawiska przemawia również fakt zamieszczenia w zleceniu transportowym uwagi o treści „Pilnie uważać, aby do samochodu ciężarowego nie wchodziły nielegalnie osoby, parkować tylko w miejscach kontrolowanych”. Przypadki te były więc znane zarówno przewoźnikom, jak ich kontrahentom. W ocenie Sądu Okręgowego dla przyjęcia, iż w przedmiotowej sprawie zachodziłyby okoliczności świadczące o tym, że przewoźnik - tak jak twierdził ubezpieczyciel - nie mógł uniknąć powyższego zdarzenia, należałoby przeprowadzić dowód potwierdzający dochowanie najwyższej staranności, której należałoby wymagać od przewoźnika w okolicznościach sprawy, tak aby mogłoby dojść do uniknięcia tego zdarzenia. Taki dowód obciążał stronę pozwaną jako powołującą się na zwolnienie z odpowiedzialności (art. 6 k.c.). W ocenie Sądu odwoławczego pozwana nie przedstawiła na tę okoliczność żadnych dowodów.

Sąd Okręgowy podziela stanowisko skarżącego, iż takim środkiem, który mógłby zapobiec powstaniu szkody, byłoby wykorzystanie przez przewoźnika odpowiedniego środka transportu typu kontenerowego. Powód wykonywał przewóz pojazdem z plandeką, który nie zapobiegł przedostaniu się do jego wnętrza osób trzecich. Na powyższe wskazują zresztą zeznania powoda, z których wynika, że w przyczepie znalazło się kilkanaście osób, pomimo niestwierdzenia uszkodzeń plandeki. Wprawdzie użycie naczepy typu kontenerowego nie uniemożliwia w ogóle wtargnięcia do jej wnętrza, niemniej jednak naruszenie jej integralności jest niewątpliwie trudniejsze niż przyczepy typu plandekowego, w której konstrukcji „mechanizmem” zabezpieczającym otworzenie przyczepy jest m. in. stalowa linka - jak się okazało w okolicznościach niniejszej sprawy - stosunkowo łatwa do pokonania przeszkoda. W konsekwencji doprowadziło to do uszkodzenia części przewożonego ładunku, co skutkowało powstaniem szkody po stronie podmiotu nadającego przesyłkę, a następnie obciążeniem przewoźnika kosztami z tym związanymi, co wynikało z faktu, że odbiorca uszkodzonej, przesyłki w zakresie w pozwie wskazywanym nie przyjął jej, a strona powodowa została obciążona kosztami uszkodzonego towaru.

Sąd Okręgowy w Szczecinie miał przy tym na uwadze, że wybór środka transportu był pozostawiony przewoźnikowi. Podstawowym obowiązkiem przewoźnika, jest wykonanie bezszkodowego przewozu powierzzonego jemu towaru. Jego realizacja uzależniona jest m.in. od wyboru takiego środka transportu, który osiągnięcie tego rezultatu umożliwi. Skoro zatem powód, przy uwzględnieniu tak eksponowanej w toku procesu świadomości co do możliwości wtargnięcia do naczepy pojazdu osób trzecich, realizował przedmiotową umowę naczepą, której konstrukcja fizyczna nie minimalizowała zaistnienia takiego zdarzenia, to tym samym jego zachowanie nie może być uznane za spełniające wymogi najwyższej staranności z punktu widzenia przesłanki niemożności uniknięcia okoliczności, skutkujących powstaniem szkody. Pozwany wskazywał także, iż wykonując przewóz z Niemiec do Francji, powód w istocie nie był w stanie zapewnić innego środka transportu, powód podniósł jednak, że z uwagi na bezsporny, długi okres postoju pojazdu, który miał miejsce w trakcie przewozu, z uwagi na okres świąteczny, jaki w tym czasie przypadła we Francji i wynikający z tego przymusowy postój pojazdu, miał możliwość zapewnienia innego rodzaju pojazdu, który by zapewniał ochronę przed możliwością wtargnięcia na naczepę pojazdu osób trzecich.

Sąd Okręgowy nie podziela w tym zakresie ustaleń Sądu I instancji, iż z materiału dowodowego w sposób niewątpliwy wynika podjęcie przez kierowcę powoda wszystkich możliwych środków sprawdzających środek transportu, w kontekście zagrożenia możliwością dostania się na pojazd emigrantów – zgodnie ze zleceniem nadawcy. Podkreślić należy, iż w przedmiotowej sprawie nie został przeprowadzony dowód z zeznań kierowcy. W tej mierze Sąd Rejonowy oparł się w istocie na notatkach, które sporządził przedstawiciel ubezpieczyciela, które w ocenie Sądu Okręgowego nie mogą zastąpić jednak dowodu, jaki jest wymagany przepisami k.p.c., a mianowicie dowodu z zeznań świadka. Dowód taki jest przeprowadzany, zgodnie z zasadą bezpośredniości, przed sądem orzekającym. Przepis art. 235 k.p.c. jest wyrazem – obok art. 323 k.p.c. – zasady bezpośredniości w procesie, stanowiącej jedną z naczelnych zasad postępowania cywilnego. Zgodnie z tym przepisem, postępowanie dowodowe, z wyjątkami w nim wskazanymi, odbywa się przed sądem orzekającym. Tylko, bowiem bezpośrednio zetknięcie się sądu orzekającego ze stronami, świadkami, biegłymi i dowodami rzeczowymi zapewnia sądowi możliwość poczynienia odpowiednich spostrzeżeń, istotnych dla oceny wiarygodności i mocy dowodów (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12.05.2006 r., sygn. akt V CSK 59/2006). Zatem wszelkie czynności stron i sądu związane z przeprowadzaniem dowodów powinny być przedsięwzięte przed sądem orzekającym. Od obowiązku dopuszczenia w postępowaniu cywilnym dowodu z przesłuchania świadków i stron, przesłuchanych w toku dochodzenia, sąd cywilny powinien odstępować tylko wyjątkowo, gdy przesłuchanie tych osób jest niemożliwe lub gdy strony godzą się na niepowtarzanie przesłuchania świadków, a złożone w innym postępowaniu sądowym zeznania nie budzą uzasadnionych wątpliwości, co do ich mocy dowodowej (wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 22.10.1973 r., II CR 537/73; z dnia 30.05.2008 r., III CSK 344/07). Z powyższego wynika, że dokonanie ustaleń faktycznych na podstawie notatek sporządzonych przez przedstawiciela ubezpieczyciela w postępowaniu wyjaśniającym nr (...) - mającym w istocie charakter wewnętrznego postępowania - prowadziłoby do naruszenia zasady bezpośredniości. Z uwagi na powyższe dokonane przez pozwanego ustalenia, a zwłaszcza stanowiący ich element - protokół przesłuchania kierującego pojazdem powoda obywatela Ukrainy, nie mogą być dowodem przesądzającym o tym, że powód w istocie spełnił wszystkie wymagane obowiązki, co do sprawdzenia, kontrolowania stanu pojazdu. Tak więc w ocenie Sądu Okręgowego brak jest podstaw do przyjęcia, iż strona powodowa w przedmiotowej sprawie podjęła wszelkie możliwe środki, które pozwalałyby na uniknięcie szkody, czy też mimo ich podjęcia do szkody by doszło.

W konsekwencji Sąd Okręgowy uznał, iż w stanie faktycznym, który miał miejsce w przedmiotowej sprawie, brak jest podstaw do przyjęcia, iż pozwana jako ubezpieczyciel zwolniła się ze swojej odpowiedzialności odszkodowawczej.

Sąd Okręgowy miał również na uwadze, iż zgodnie z treścią OWU, które stanowiły integralną część umowy ubezpieczenia łączącej strony procesu, pozwany jako ubezpieczyciel wyłączał swoją odpowiedzialność jedynie za szkody powstałe z winy umyślnej, wskutek rażącego niedbalstwa ubezpieczającego, jego pracowników oraz osób, które działają na zlecenie, w imieniu lub na rzecz ubezpieczającego (§ 6 ust. 1 OWU - k. 122 akt). W niniejszej sprawie pozwany, z ostrożności procesowej wskazywał, że zachowanie powoda polegające na niezastosowaniu pojazdu o konstrukcji kontenerowej, świadczy o rażącym niedbalstwie powoda. O winie umyślnej można mówić wówczas, gdy przewoźnik chciał szkodę wywołać (tzw. zamiar bezpośredni) bądź też godził się, że jego działanie lub zaniechanie tę szkodę spowoduje (tzw. zamiar ewentualny). Rażące niedbalstwo występuje natomiast wówczas, gdy przewoźnikowi można przypisać naruszenie podstawowych (elementarnych) zasad ostrożności.

Powyższe należy odnieść do uregulowań zawartych w art. 29 ust. 1 i 2 Konwencji CMR zgodnie z którym przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień niniejszego rozdziału, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem (ust. 1). To samo postanowienie stosuje się, jeżeli złego zamiaru lub niedbalstwa dopuszczają się pracownicy przewoźnika lub jakiegokolwiek inne osoby, do których usług odwołuje się on dla wykonania przewozu, jeżeli ci pracownicy lub te inne osoby działają w wykonaniu swych funkcji. W takim przypadku ci pracownicy i te inne osoby nie mają prawa korzystania w zakresie ich osobistej odpowiedzialności z postanowień niniejszego rozdziału, wymienionych w ustępie 1 (ust. 2). Z przepisu tego wynika, że przepisy Konwencji przewidujące korzystne dla przewoźnika - w porównaniu do ogólnych zasad odpowiedzialności odszkodowawczej - rozwiązania

dotyczące zakresu (granic) odpowiedzialności, ciężaru dowodu określonych okoliczności lub ograniczenia wysokości odszkodowania nie znajdują zastosowania w przypadku, gdy szkoda została spowodowana przez przewoźnika w okolicznościach wskazujących na umyślność jego działania (zły zamiar) bądź wysoki (rażący) stopień niedbalstwa.

Taka sytuacja nie miała miejsca w przedmiotowej sprawie. Wprawdzie powód mając świadomość występowania niebezpieczeństwa związanego z próbami przedostawiania się osób trzecich do wnętrza pojazdu użył przyczepu typu plandekowego, zamiast przyczepy typu kontenerowego, to jednak względem innych zachowań się przewoźnika wskazuje, że nie dopuścił się rażącego niedbalstwa. Po pierwsze dla wykonania przewozu zapewnił zespół dwuosobowy, w którym obok kierowcy w przewozie uczestniczyła jeszcze jedna osoba, która go wspomagała i której obowiązkiem było pilnowanie, by do składu nie dostały się osoby trzecie. Po drugie kierowca dokonał postoju na stacji Paliw S., na której było miejsce przeznaczone do parkowania samochodów ciężarowych. Dodatkowo należy wskazać, że ciężar udowodnienia faktu, że zachowanie przewoźnika, czy raczej jego pracowników cechowało rażące niedbalstwo, spoczywał na pozwany (art. 6 k.c.).

Zwrócić w tym miejscu należy uwagę na pewną niekonsekwencję w podnoszonej przez pozwanego argumentacji. Z jednej strony strona pozwana dla zwolnienia się z odpowiedzialności podnosiła, że powód nie mógł uniknąć szkody, gdyż dołożył należytej staranności, a innych działań nie mógł podjąć, a z drugiej strony wskazywała, że poprzez nieużycie środka transportu, uniemożliwiającego wtargnięcie osób trzecich i uszkodzenie towaru, dopuścił się rażącego niedbalstwa. Taka ocena w ocenie Sądu Okręgowego w żadnym wypadku nie może być uznana za prawidłową.

Z materiału procesowego wynika, że szkoda powstała w okresie pomiędzy przyjęciem przez powoda towaru od nadawcy, a wydaniem odbiorcy. Oznacza to, że w świetle art. 17 ust. 1 Konwencji CMR zakres czasowy, w jakim powstała szkoda wskazuje na odpowiedzialność przewoźnika. W niniejszej sprawie, co zostało wskazane powyżej, nie zachodziły przesłanki wyłączające tę odpowiedzialność w postaci rażącego niedbalstwa, czy też winy umyślnej.

Przechodząc do oceny wysokości poniesionej szkody należało się odnieść do brzmienia art. 23 Konwencji CMR, w tym mierników określonych w ust. 2 powołanego przepisu. Zgodnie z powołanym art. 23 konwencji jeżeli na podstawie postanowień niniejszej Konwencji przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu (ust. 1). Wartość towaru określa się według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej - według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości (ust. 2). Przy ocenie wysokości odszkodowania należy się zatem w pierwszej kolejności odnieść do ceny giełdowej, zaś w razie jej braku, gdy towar nie jest notowany na giełdzie kolejno do bieżącej ceny rynkowej bądź zwykłej wartości towarów.

Nadto zgodnie z art. 361 § 1 i 2 k.c. zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. W powyższych granicach, w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. W ocenie Sądu, że pojęcie straty w rozumieniu art. 361 § 2 k.c. obejmuje także wymagalne zobowiązanie poszkodowanego wobec osoby trzeciej. Strona powodowa dołączyła do pozwu fakturę obciążeniową (R. (...) 29.05.2015 r.) wystawioną przez jej kontrahenta F. & S. tytułem kosztów uszkodzonego towaru oraz fakturę obciążeniową, która została wystawiona przez producenta i nadawcę tego towaru - (...) & Co KG w K., którą obciążyła zleceniodawcę powoda firmę (...) - kosztami związanymi z uszkodzeniem części towaru - 21.000 sztuk butelek plastikowych, które były przedmiotem przewozu (faktury na kartach 11, 12 i 97 akt). W ocenie Sądu odwoławczego rachunek ten jest jednym ze środków dowodowych, za pomocą których można wykazać wartość towaru, o której mowa w art. 23 ust. 2 Konwencji CMR. Analizowane przepisy nie zawierają jakichkolwiek ograniczeń w tym zakresie. W doktrynie podkreśla się natomiast, że dowód na okoliczność wysokości szkody można przeprowadzić wszelkimi prawnie dopuszczalnymi środkami dowodowymi, w tym fakturami, rachunkami czy dokumentami handlowymi (tak też K. Wesołowski, Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013, s. 521-522). Powód został obciążony kwotą 2.465 Euro. W sprawie bezspornym jest, iż taką kwotą został powód obciążony przez swojego kontrahenta. Powód wskazywał, że informacja o tym, iż jest w sporze ze swoim ubezpieczycielem została

przekazana kontrahentowi, który obciążył go wskazanymi kosztami, wystawiając dokument księgowy w tym zakresie. Również sam pozwany w toku postępowania przed sądem I instancji nie zakwestionował prawdziwości dokumentów powołanych przez powoda na tę okoliczność.

W ocenie Sądu brak jest jakichkolwiek podstaw, aby twierdzić, iż towary będące przedmiotem przewozu - plastikowe butelki dla celów higienicznych - były notowane na giełdzie, a co za tym idzie, aby możliwe było ustalenie ich ceny giełdowej. Powyższe skutkowało koniecznością odniesienia się przy ustalaniu wysokości odszkodowania do bieżącej ceny rynkowej. Sąd odwoławczy nie znalazł przyczyn, dla których należałoby podważyć wartość określoną na przedstawionym przez powódkę rachunku, uznając że odbiegała ona od ceny rynkowej. Powyższe nie wynikało ze szczególnego charakteru tego towaru czy też szczególnych relacji pomiędzy nadawcą towaru (...) & Co KG w K. a jego odbiorcą (...) w H. L.. Takie okoliczności nie wynikały także z materiału procesowego zgromadzonego w postępowaniu przed Sądem I instancji, a nadto pozwany nie sprecyzował, z jakich konkretnie przyczyn podważa wartość określoną na przedłożonym rachunku. Nie wskazał źródeł, które pozwoliłyby na przyjęcie innej sumy, a tym samym nie zdołał skutecznie podważyć twierdzeń powoda popartych dowodami. W tej sytuacji nie sposób uznać, aby wartość podana na rachunku nie odpowiadała rzeczywistej, realnej wartości towaru na rynku.

W myśl art. 25 ust. 1 i 2 b) Konwencji CMR w razie uszkodzenia przesyłki przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru, obliczoną według wartości towaru ustalonej zgodnie z artykułem 23, ustępy 1, 2 i 4. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać jeżeli tylko część przesyłki doznała obniżenia wartości przez uszkodzenie - kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości. W niniejszej sprawie uszkodzeniu uległo 21.000 butelek, co daje - przy wartości 107,86 Euro za 1.000 sztuk butelek - kwotę 2.265,06 Euro oraz kwotę 200 Euro tytułem kosztów utylizacji.

Pozwana nie wykazała również, aby kwota odszkodowania ustalona przy przyjęciu wartości przewożonego towaru, przekraczała wartość z art. 23 ust. 3 Konwencji CMR. Zauważyć w tym miejscu należy, że brzmienie powołanego uregulowania zostało zmienione Protokołem do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonym w G. dnia 5 lipca 1978 r (Dz.U.2011 rok, Nr 72, poz. 382), ratyfikowanym przez Polskę w dniu 27.10.2010 r. Obecnie stanowi ono, że odszkodowanie nie może przekraczać 8,33 jednostki rozrachunkowej za 1 kilogram brakującej wagi brutto. Protokołem z dnia 5 lipca 1978 r. dodano również do art. 23 ustępy 7, 8 i 9, w których wyjaśniono pojęcie jednostki rozrachunkowej (SDR) oraz określono warunki dokonywania przeliczania kwot wyrażonych w SDR-ach na walutę krajową. Mając na uwadze kurs jednostki SDR, ustalony na podstawie tabeli kursów średnich Narodowego Banku Polskiego na dzień oceny, a mianowicie 5,4411 zł i wagę przewożonego towaru Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, że kwota odszkodowania mieści się w powołanych granicach. Iloczyn 8,33 i wartości jednostki rozrachunkowej w dniu oceny, to jest 5,4411 zł wyniósł 45.324363 zł za 1 kg wagi towaru. Przyjmując zatem wagę brakującego towaru 1803,709 kg otrzymana kwota to 81.751,96 zł, przy czym powód dochodził zapłaty 9.255,40 zł. Podkreślenia przy tym wymaga, że pierwotnie dochodzona przez powoda kwota, została obniżona o franszyzną redukcyjną.

W niniejszej sprawie brak było podstaw do obniżenia wartości szkody o wartość tzw. „pozostałości” po zniszczonym lub uszkodzonym towarze. Należy mieć bowiem na względzie, że uszkodzenie obejmowało 21.000 sztuk butelek, które, co wynika z korespondencji prowadzonej pocztą elektroniczną pomiędzy powodem, zleceniodawcą, miały służyć jako opakowania do artykułów higienicznych. Należy więc uznać, w świetle zasad doświadczenia życiowego, iż jednostkowy koszt oczyszczenia butelki w celu użycia jej zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem, o ile w ogóle byłby dopuszczalny, przekroczyłby ich wartość.

Odsetki od kwoty należności głównej zostały przez Sąd naliczone od 6 sierpnia 2015 r. żądanie odsetek wynika bowiem zgodnie z art. 817 § 1 k.c. w myśl którego zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni od dnia otrzymania zawiadomienia o szkodzie. Skoro więc szkoda zgłoszona została dnia 28 maja 2015 r., a żądanie zasądzenia odsetek przypada po tej dacie, to odsetki należało zasądzić zgodnie z żądaniem.

Konsekwencją uwzględnienia apelacji strony powodowej była zmiana rozstrzygnięcia w przedmiocie kosztów procesu. O kosztach procesu za postępowanie przed sądem I instancji orzeczono na podstawie art. 100 k.p.c. Skoro powód żądał zasądzenia kwoty 12.157,03 zł, a jego żądanie zostało uwzględnione w kwocie 9.255,40 zł to należało przyjąć, że wygrał powództwo w postępowaniu przed sądem I instancji w 76%, a przegrał w 24%. Na koszty poniesione przez powoda składają się opłata od pozwu w kwocie 608 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa oraz wynagrodzenie reprezentującego go zawodowego pełnomocnika w stawce minimalnej, tj. w kwocie 2.400 zł obliczone na podstawie § 6 pkt 5) Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz.U. z 2013 r. poz. 461). Koszty te wyniosły łącznie 3.025 zł. Na koszty poniesione przez pozwanego składają się opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł wynagrodzenie reprezentującego go zawodowego pełnomocnika w stawce minimalnej, tj. w kwocie 2.400 zł obliczone na podstawie § 6 pkt 5) Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz.U. z 2013 r. poz. 490) oraz poniesione koszty sporządzenia opinii biegłego sądowego w łącznej kwocie 1.188,67 zł. Suma tych kosztów wyniosła więc 3.605,67 zł. Dokonując stosunkowego rozdzielenia tych kosztów z uwzględnieniem stopnia wygrania niniejszej sprawy przez strony postępowania, należało zasądzić od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.433,64 zł tytułem zwrotu kosztów procesu za postępowanie przed sądem I instancji.

Mając na uwadze wartość przedmiotu zaskarżenia uznać należało, że powód wygrał postępowanie odwoławcze w całości. Poniósł koszty w postaci opłaty od apelacji w kwocie 463 zł oraz wynagrodzenia reprezentującego go zawodowego pełnomocnika w stawce minimalnej w kwocie 1200 zł obliczone na podstawie § 2 pkt 5) w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1800), tj. obowiązującym w dniu zaskarżenia orzeczenia. Zgodnie bowiem z § 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 3 października 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. z 2016 r. poz. 1668) do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe do czasu zakończenia postępowania w danej instancji.

SSR del. R. L.	SSO P. S.	SSO A. B.
----------------	-----------	-----------

Sygn. akt VIII Ga 2/17

ZARZĄDZENIE

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