

Sygnatura akt VIII Ga 374/17

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 października 2017 roku

Sąd Okręgowy w Szczecinie VIII Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSO Piotr Sałamaj

Sędziowie: SO Anna Budzyńska

SR del. Dariusz Plewczyński (spr.)

Protokolant: st. sekr. sądowy Joanna Witkowska

po rozpoznaniu w dniu 20 października 2017 roku w Szczecinie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością

w G.

przeciwko (...) spółce akcyjnej

w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego od wyroku Sądu Rejonowego Szczecin - Centrum w Szczecinie z dnia 9 czerwca 2017 roku, sygnatura akt X GC 503/15

I. oddała apelację;

II. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.800 zł (jednego tysiąca ośmiuset złotych) tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.

SSR. del. Dariusz Plewczyński SSO Piotr Sałamaj SSO Anna Budzyńska

Sygn. akt VIII Ga 374/17

## UZASADNIENIE

W dniu 4 grudnia 2014 roku powódka (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w S. wniosła pozew przeciwko pozwanej (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W. o zapłatę kwoty 10.272, 38 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 1 maja 2012 roku oraz kwoty 8.208, 67 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 1 maja 2012 roku, a nadto kosztów postępowania. W uzasadnieniu powódka wskazała, że w związku z prowadzoną działalnością zawarła z pozwaną umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w ruchu międzynarodowym. Powódka wskazała, że w związku z akcją ratowniczą i podniesieniem pojazdu została obciążona kwotą 11.413, 75 euro, a nadto poniosła szkodę w przewożonym towarze, która w pomniejszeniu o franszyzę redukcyjną wynosi 8.208, 67 zł. Strona wskazała, iż pozwana odmówiła wypłaty rekompensaty podnosząc, iż odpowiedzialność ubezpieczyciela

dotyczy jedynie przewozów na podstawie listów przewozowych wystawionych na ubezpieczonego zgodnie z konwencją CMR, a nadto powołując się na wymogi formalne dokumentu CMR.

W odpowiedzi na pozew pozwana wniosła o oddalenie powództwa oraz zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania. Wskazała, że w związku ze zgłoszeniem szkody wystąpiła do powódki o dostarczenie dokumentów, w tym oryginału listu przewozowego CMR, jednakże powódka przedstawiła dokument ten bez podpisu przewoźnika oraz braku oznaczenia jego siedziby. Pozwana wskazała, że zakresem ubezpieczenia objęte są wyłącznie przewozy dokonywane na podstawie listów przewozowych wystawionych przez ubezpieczonego zgodnie z konwencją CMR, tymczasem zgodnie z jej postanowieniami list przewozowy powinien zawierać wskazanie nazwy i adresu przewoźnika, a nadto warunkiem jego ważności jest podpisanie przez przewoźnika. Pozwana wskazała nadto, że odpowiedzialność ubezpieczyciela jest wyłączona w przypadku, gdy ubezpieczyciel nie odpowiada za powstałą szkodę. Strona pozwana podniosła, że nie zachodziła konieczność podniesienia lub wyciągnięcia środka transportu, który uległ wypadkowi, celem ratowania przewożonego towaru. Z ostrożności procesowej pozwana wskazała, że klauzula nr 8 przewidywała limit odpowiedzialności ubezpieczyciela do kwoty 20.000 zł.

Wyrokiem z dnia 09 czerwca 2017r. Sąd Rejonowy Szczecin – Centrum w Szczecinie zasądził od pozwanej na rzecz powódki kwotę 28.208,67 zł wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi od dnia 01 maja 2012., a także koszty procesu w kwocie 1.873,70 zł. W pozostałym zakresie Sąd oddalił powództwo. Nadto Sąd nakazał zwrócić powódce kwotę 1.075,65 zł, a pozwanej kwotę 75,65 zł tytułem niewykorzystanej zaliczki.

Wyrok powyższy Sąd oparł na następujących ustaleniach:

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. posiadała licencje na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego ważną od 12 kwietnia 2008 roku do 11 kwietnia 2013 roku. W dniu 30 marca 2011 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. zawarła umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym z (...) spółką akcyjną z siedzibą w W. na okres ubezpieczenia od 30 marca 2011 roku do dnia 30 marca 2012 roku. Zakres ubezpieczenia został rozszerzony o klauzule dotyczące takich przypadków jak: rozbój, usunięcie pozostałości po szkodzie, postój środka transportu poza parkingami strzeżonymi oraz zwrot kosztów poniesienia lub wyciągnięcia środka transportu. Franszyza redukcyjna wynosiła 10 % jednak nie mniej niż 500 euro.

Do umowy ubezpieczenia zastosowanie miały ogólne warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w ruchu międzynarodowym ustalone uchwałą nr UZ/141/2010 z dnia 25 marca 2010 roku zarządu (...) spółki akcyjnej. W § 4 pkt 3 OWU zdefiniowano list przewozowy jako dokument wystawiony zgodnie z Konwencją CMR stanowiący dowód zawarcia umowy przewozu. List ten powinien zawierać: miejsce i datę jego wystawienia; nazwę i adres nadawcy; nazwę i adres przewoźnika, miejsce i datę przyjęcia towaru do przewozu oraz przewidziane miejsce jego wydania, nazwę i adres odbiorcy, powszechnie używane określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych ich ogólnie uznane określenie, ilość sztuk, ich cechy i numery; wagę lub inaczej wyrażoną ilość towaru; koszty związane z przewozem, instrukcje niezbędnego załatwienia formalności celnych i innych; oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę podlega przepisom Konwencji CMR. Z zastrzeżeniem § 6, zakresem ubezpieczenia objęta jest odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego za szkody w towarze powstałe od przyjęcia go do przewozu, aż do wydania odbiorcy, oraz z tytułu opóźnienia w przewozie (§ 5 ust. 3). Zakresem ubezpieczenia objęte są wyłącznie przewozy dokonywane przez ubezpieczonego lub osoby za które ponosi odpowiedzialność wykonywane na podstawie listów przewozowych wystawionych na ubezpieczonego zgodnie z Konwencją CMR (§ 5 ust. 5). (...) spółka akcyjna wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni od dnia otrzymania zawiadomienia o wypadku ubezpieczeniowym. Odszkodowanie wypłacane jest w złotych, przy zastosowaniu kursu średniego NBP z dnia powstania szkody lub w walucie obcej, bezpośrednio za granicę na rzecz uprawnionego (§ 25 ust. 2 OWU). Zgodnie z klauzulą nr 8 dotyczącą rozszerzenia zakresu odpowiedzialności o zwrot kosztów podniesienia lub wyciągnięcia środka transportu – strony postanowiły rozszerzyć zakres ubezpieczenia o koszty podniesienia lub wyciągnięcia środka transportu który uległ wypadkowi jeżeli jest to konieczne i uzasadnione celem ratowania przewożonego towaru. W przypadku, gdy wypadkowi uległ środek transportu składający się z ciągnika siodłowego oraz

naczepy, (...) SA opowiada również za koszty związane z podniesieniem lub wyciągnięciem ciągnika siodłowego. Limit odpowiedzialności (...) spółki akcyjnej z tego tytułu wynosi 20 000 zł na wszystkie zdarzenia. Wypłata odszkodowania z tytułu odpowiedzialności określonej w klauzuli nie zmniejsza sumy gwarancyjnej ustalonej w umowie ubezpieczenia. O.wiedzialność (...) spółki akcyjnej z tytułu klauzuli jest wyłączona w przypadku, gdy (...) spółka akcyjna nie odpowiada za powstałą szkodę.

W dniu 5 marca 2012 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. zleciła (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wykonanie przewozu towaru w postaci brykietu i węgla z miejscowości G. (Polska) do miejscowości L. (Dania). Załadunek towaru miał odbyć się w dniu 8 marca 2012 roku, natomiast rozładunek w dniu 9 marca 2012 roku. W dniu 8 marca 2012 załadowany został towar będący przedmiotem zlecenia transportowego. W tym samym dniu wystawiony został list przewozowy CMR wskazujący: dane nadawcy jako (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G., dane odbiorcy jako K. A/S z siedzibą w L. (Dania) oraz dane przewoźnika jako (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wraz podaniem adresu spółki oraz numerów rejestracyjnych pojazdów. Na liście przewozowym znajdowała się pieczęć (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wraz z podpisem oraz pieczęć (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wraz z podpisem. Pozostałe ze sporządzonych listów przewozowych CMR opatrzone zostały pieczęcią (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wraz z podpisem, zawierały określenie nadawcy, odbiorcy oraz przewoźnika jako (...).

W dniu 8 marca 2012 roku o godzinie 14:15 kierowca (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. – P. F. wyjechał z G. samochodem marki (...) o nr rejestracyjnym (...) z naczepą (...) z ładunkiem zgodnym z zamówieniem. O godzinie 16:30 na autostradzie nr (...) w Niemczech w wyniku zajeżdżenia drogi przez samochód osobowy i gwałtownej reakcji kierowcy – zjeżdżania na prawą stronę szosy – doszło do wywrócenia się składu na prawy bok. Część towaru uległa uszkodzeniu, zaś część wypadła z pojazdu na zewnątrz. Na miejsce zdarzenia dotarła policja oraz służby drogowe, które podjęły akcje usunięcia pojazdu oraz towaru. Pojazd był niezdolny do jazdy. Wypadek spowodował zablokowanie drogi.

W dniu 14 marca 2013 roku (...) Służba Holowania i Usuwania Awarii wystawiła (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. rachunek obciążając ją kosztami akcji ratowniczej na kwotę 11. 413, 75 euro.

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. zgłosiła przedmiotową szkodę (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W.. Ubezpieczyciel przyjął zgłoszenie i zarejestrował szkodę pod nr (...). W odpowiedzi na zgłoszenie szkody zakład ubezpieczeń poinformował o konieczności przedłożenia oryginału listu przewozowego CMR – egzemplarzu dla nadawcy i odbiorcy.

W piśmie z dnia 31 lipca 2012 roku zakład ubezpieczeń poinformował o braku podstaw do uznania odpowiedzialności za przedmiotowe zdarzenie. Wskazał, że na dostarczonym przez przewoźnika liście CMR brak jest pełnych danych przewoźnika, podpisu oraz stempla. Nie zgadzając się z tą decyzją pismem z dnia 7 stycznia 2013 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wniosła od niej odwołanie. W piśmie z dnia 11 lutego 2013 roku zakład ubezpieczeń podtrzymał swoje stanowisko w sprawie wskazując, że niepodpisany list przewozowy nie ma mocy dowodowej, a nadto podnosząc, iż w liście przewozowym CMR brak jest pełnych danych przewoźnika wymaganych przez konwencje.

W dniu 1 sierpnia 2013 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. złożyła wniosek o zawezwanie do próby ugodowej (...) spółkę akcyjną z siedzibą w W. w sprawie o zapłatę odszkodowania w kwocie 100 000 zł wraz z ustawowymi odsetkami tytułem odszkodowania za szkodę w przewożonym towarze, kosztów związanych ze szkodą wynikłą z zatamowania ruchu drogowego, utraconego dochodu, akcji mienia oraz kosztów naprawy mienia stanowiącego własność wnioskodawcy i osób trzecich. W odpowiedzi na wniosek (...) spółka akcyjna z siedzibą w W. oświadczyła, że nie wyraża zgody na zawarcie ugody. 31 sierpnia 2012 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wystawiła (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. notę księgową obciążając spółkę na kwotę 9.568, 74 zł z tytułu kosztów poniesionych w związku z wypadkiem pojazdu

podczas transportu z G. do Danii towaru w postaci węgla drzewnego oraz brykietu węgla drzewnego. W rozliczeniu spółka wskazała, że na kwotę tę złożyło się: czynności rozładunkowe/ załadunkowe – 290 zł, wartość zniszczonych opakowań węglowych i brykietowych – 1.294, 54 zł, pakowanie maszynowe towaru w worki papierowe – 320 zł, streczowanie palet – 956 z, wartość uszkodzonych palet euro – 448 zł oraz wartość przepakowania uszkodzonego towaru i wyprodukowania pełnowartościowego brykietu – 6.260, 20 zł. Średni kurs euro ogłoszony przez Narodowy Bank Polski na dzień 6 listopada 2014 roku wynosił 4, 2250 zł.

Odciski pieczęci oraz podpisy znajdujące się na liście przewozowym z dnia 8 marca 2012 roku (k. 96) w zakresie rubryki nr 16 oraz nr 23 dotyczące (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. zostały naniesione naturalnie, w zakresie rubryki nr 22 dotyczące (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. stanowią kserokopie rubryki nr 22 listu przewozowego z dnia 8 marca 2012 roku (k. 97). Odcisk pieczęci oraz podpis znajdujące się na liście przewozowym z dnia 8 marca 2012 roku (k. 97) w rubryce nr 22 dotyczące (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. zostały naniesione naturalnie.

Koszty zniszczonego mienia wynikające z uszkodzenia opakowań i konieczności ponownego konfekcjonowania i pakowania uszkodzonego towaru oraz kosztu uszkodzonych europalet wynoszą 9.568, 74 zł. Stanowią one zasadne i ekonomicznie uzasadnione koszty związane z odzyskaniem pełnej przydatności uszkodzonego ładunku w postaci worków z węglem i brykietem wynoszące 17 % wartości tego ładunku. Wykazane koszty akcji ratowniczej przeprowadzonej przez podmiot – (...) ze S. w kwocie 11.413, 75 euro z użyciem specjalistycznego sprzętu w związku ze zdarzeniem drogowym z dnia 8 marca 2012 roku mającym miejsce na autostradzie (...) na terenie Niemiec były w pełni uzasadnione. Pojęcie „akcja ratownicza” nie obejmuje jedynie czynności związanych z ratowaniem pojazdu, gdyż oznacza całość czynności związanych z przywróceniem sanu drogi, autostrady, w jak najkrótszym czasie z zachowaniem obowiązujących zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Na terenie Niemczech akcje takie przeprowadzają wyspecjalizowane podmioty, dysponujące specjalistycznym sprzętem ratowniczym oraz infrastrukturą niezbędną do zabezpieczenia tymczasowej organizacji ruchu. Akcja ratownicza obejmowała nie tylko podniesienie pojazdu, ale także usunięcie rozsypanego towaru w postaci węgla drzewnego, zawierała w sobie czynności związane z likwidacją powstałego zagrożenia.

W rozważaniach Sąd Rejonowy wskazał, iż stan faktyczny sprawy ustalił w oparciu o dowody z dokumentów oraz zeznania świadków, nie znajdując podstaw by odmówić im wiary. Nadto oparł się również na opinii biegłego sądowego z zakresu grafologii – która nie była kwestionowana przez żadną ze stron oraz opiniach głównej i uzupełniającej biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej uznając, iż nie budziły one zastrzeżeń co do sposobu ich sporządzenia i treści sformułowanych w nich wniosków. Do zastrzeżeń co do opinii biegłego sądowego w zakresie techniki samochodowej biegły ten odniósł się wyczerpująco w złożonej opinii ustnej.

Sąd Rejonowy przyjął, iż podstawę prawną powództwa stanowi więc art. 805 § 1 k.c. zgodnie z którym, przez umowę ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę.

Zdaniem Sądu Rejonowego wątpliwości nie budził fakt zawarcia pomiędzy stronami umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym. Sąd podkreślił, że okoliczność ta nie była również przedmiotem sporu, ponadto pozwana po zgłoszeniu szkody przeprowadziła odpowiednie postępowanie likwidacyjne, zaś przyczyną odmowy przyznania odszkodowania nie był spór dotyczący zawarcia umowy. Z analizy dokumentacji zgromadzonej w aktach sprawy oraz zeznań świadków wynikało, iż powódka jako przewoźnik wykonywała przewóz towaru w postaci brykietu oraz węgla z miejscowości G. do miejscowości L. (Dania) na podstawie zlecenia transportowego z dnia 5 marca 2012 roku dokonanego przez nadawcę (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G.. W konsekwencji do zawartej pomiędzy tymi podmiotami umowy przewozu zastosowanie znajdują przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w dniu 19 maja 1956 roku. Zgodnie z art. 1 konwencji jej przepisy stosuje się do umów o zarobkowy przewóz drogowy pojazdami nienależnie 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 którym przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się. W zakresie nieuregulowanym konwencją zastosowanie znajdują przepisy ustawy – Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 roku (Dz. U. z 2015, poz. 915) W świetle art.1 ust. 3 tejże ustawy, jej przepisy stosuje się do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej.

Sąd I instancji zwrócił uwagę na zapisy OWU, zgodnie z którymi zakresem ubezpieczenia objęte były wyłącznie przewozy dokonywane przez ubezpieczonego lub przez osobę za którą ponosi odpowiedzialność na podstawie listów przewozowych wystawionych na ubezpieczonego zgodnie z Konwencją CMR. W tym zakresie, zdaniem Sądu, należało odnieść się do jej przepisów i wskazał, iż w świetle art. 17 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. Konwencja, jak wskazał Sąd Rejonowy, nie reguluje natomiast kwestii możliwości domagania się zapłaty przez nadawcę od przewoźnika, w związku z tym sięgnąć należy do uregulowania zawartego w ustawie - Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 roku (Dz.U. 2015, poz. 915) W świetle art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo przewozowe roszczenia z tytułu umowy przewozu przesyłek towarowych przeciwko przewoźnikowi przysługują nadawcy lub odbiorcy zależnie od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania przesyłką. Do prawa rozporządzenia towarem odnoszą się natomiast przepisy konwencji CMR. W świetle art. 12 ust. 1 oraz ust. 2 nadawca ma prawo rozporządzać towarem, jednak prawo to wygasa z chwilą kiedy drugi egzemplarz listu przewozowego został wydany odbiorcy. Sąd Rejonowy podkreślił, iż z materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie wynika, iż po załadowaniu towaru zgodnego ze złożonym zamówieniem w dniu 8 marca 2012 roku na trasie wykonywanego przez kierowcę powodowej spółki przewozu doszło do zdarzenia drogowego w wyniku którego skład wywrócił się na prawy bok. W związku z powyższym na miejscu zdarzenia podjęte zostały czynności w ramach akcji ratunkowej. Sąd nadto ustalił, iż w przedłożonych listach przewozowych brak jest adnotacji, aby towar w związku z wykonaniem tego właśnie transportu został odbiorcy przekazany. Z treści listów przewozowych, w żaden sposób nie wynika, aby jeden z egzemplarzy został przekazany odbiorcy, co w świetle przywołanych przepisów powodowałoby wygaśnięcie prawa do rozporządzania towarem przez nadawcę, a w konsekwencji skutkowałoby utratą roszczeń z tytułu umowy przewozu tego podmiotu. Zdaniem Sądu I instancji powyższe potwierdza również wystawiona przez nadawcę przewoźnikowi nota księgową, gdyż z jej załącznika – a więc rozliczenia szkody wynika, iż nadawca poniósł koszty związane z pakowaniem maszynowym towaru w worki papierowe czy też koszty przepakowania uszkodzonego towaru i wyprodukowania pełnowartościowego brykietu.

Sąd Rejonowy odniósł się także do treści listu przewozowego i wskazał, iż w świetle przepisów Konwencji CMR list przewozowy jest dowodem zawarcia umowy przewozu, jednakże jego brak, nieprawidłowość lub utrata nie wpływa na istnienie ani ważność umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom Konwencji (art. 4). Dokument ten powinien być wystawiany w trzech oryginalnych egzemplarzach, podpisanych przez nadawcę i przewoźnika, przy czym podpisy te mogą być wydrukowane lub też zastąpione przez stemple nadawcy i przewoźnika, jeżeli pozwala na to ustawodawstwo kraju, w którym wystawiono list przewozowy. Pierwszy egzemplarz wręcza się nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, a trzeci zatrzymuje przewoźnik. (art. 5). Sąd wskazał również na art. 6 Konwencji CMR, zgodnie z którym list przewozowy powinien zawierać dane dotyczące: miejsca i daty wystawienia, nazwę i adres nadawcy, przewoźnika i odbiorcy, miejsce i datę przyjęcia towaru oraz przewidziane miejsce jego wydania, powszechnie używane określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych ich ogólnie uznane określenie, ilość sztuk, ich cechy i numery, wagę brutto lub inaczej wyrażoną ilość towaru, koszty związane z przewozem, oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom niniejszej Konwencji. Sąd przyjął, iż do właśnie takiego rozumienia listu przewozowego odnosi się zapis § 4 pkt 3 OWU.

Sąd I instancji ustalił, iż w ramach umowy przewozu wykonywanej na podstawie zlecenia z dnia 5 marca 2012 roku wystawiony został przynajmniej jeden list przewozowy zawierający dane nadawcy, odbiorcy, przewoźnika, miejsca przeznaczenia, miejsca i datę załadowania, informacje dotyczącą towaru oraz datę wystawienia opatrzony pieczęcią oraz podpisem przewoźnika (k. 96). Niewątpliwie zaś, zdaniem Sądu Rejonowego, drugi z listów przewozowych opatrzony został pieczęcią nadawcy oraz podpisem, a nadto zawierał dane dotyczące nadawcy, odbiorcy, miejsca przeznaczenia, miejsca i daty załadowania, informacje dotyczącą towaru, datę wystawienia, zaś przewoźnik oznaczony

został jako (...). W konsekwencji Sąd Rejonowy przyjął, iż niewątpliwie przewóz ten wykonywany był na podstawie listu przewozowego wystawionego na przewoźnika (powódkę), był to przewóz uregulowany przez Konwencję CMR. Przyjęcie przeciwnego stanowisko prowadziłyby bowiem, zdaniem Sądu, do sytuacji, w której ubezpieczyciel zostałby zwolniony z odpowiedzialności za szkodę powstałą w związku z wykonywanym przez ubezpieczonego transportem międzynarodowym z przyczyn czysto formalnych, wręcz technicznych – dotyczących nawet nieznacznych nieprawidłowości wystawionego listu przewozowego. Tymczasem istotą zawarcia tego rodzaju ubezpieczenia, na co wskazuje w szczególności zapis § 5 ust. 3 OWU, było objęcie ochroną ubezpieczeniową zdarzeń szkodowych powstałych w towarze od przyjęcia go do przewozu aż do wydania odbiorcy. Sąd Rejonowy pokreślił, iż treść tego zapisu odpowiada przepisowi art. 17 Konwencji CMR. Skoro więc w ramach przewozu wystawiony został list przewozowy, a nadto przewóz ten podlegał przepisom Konwencji CMR (art. 4) Sąd Rejonowy uznał, iż pozwany zakład ubezpieczeń na podstawie umowy z dnia 30 marca 2011 roku odpowiada za szkodę powstałą w trakcie jego wykonywania.

Odnośnie granic odpowiedzialności przewoźnika zgodnie z przepisami konwencji, Sąd I instancji wskazał, iż w świetle art. 25 ust. 1 konwencji w razie uszkodzenia przesyłki przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru ustalonej zgodnie z art. 23. Z kolei przepis art. 23 wskazuje, że odszkodowanie to oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. 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. Z uwagi na konieczność uzyskania wiadomości specjalnych oraz realizując wniosek dowodowy strony powodowej Sąd I instancji postanowił o dopuszczeniu dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej. Biegły sądowy w przedłożonej opinii ustalił, że koszty zniszczonego mienia wynikające z uszkodzenia opakowań i konieczności ponownego konfekcjonowania i pakowania uszkodzonego towaru oraz kosztu uszkodzonych europalet wynoszące 9.568,74 zł stanowią zasadne i ekonomicznie uzasadnione koszty związane z odzyskaniem pełnej przydatności uszkodzonego ładunku w postaci worków z węglem i brykietem – wynoszą one 17 % wartości tego ładunku. Mając na uwadze powyższe Sąd I instancji przyjął, iż nadawca obciążający powódkę kosztami zniszczonego towaru oraz opakowań dokonał prawidłowego, zgodnie z przepisami Konwencji CMR obliczenia szkody w tym zakresie. Podkreślenia wymagało, zdaniem Sądu Rejonowego, iż z opinii biegłego sądowego wynika, że stanowiły one 17 % wartości towaru przewożonego i były kosztami koniecznymi do odzyskania pełnej przydatności uszkodzonego ładunku. Koszty te odnosiły się do obniżenia wartości towaru ustalonej na dzień przyjęcia do przewozu. Sąd Rejonowy zaznaczył, iż powódka mając na uwadze treść zawartej umowy ubezpieczenia dokonała pomniejszenia tej kwoty o ustaloną franszyzę redukcyjną (10 %) oraz wysokość szkód w paletach – która nie była objęta ochroną ubezpieczeniową.

Co do drugiego z roszczeń odnoszącego się do kosztów akcji ratowniczej, Sąd I instancji wskazał, iż podstawę odpowiedzialności pozwanego zakładu ubezpieczeń w tym zakresie stanowi ustalone pomiędzy stronami rozszerzenie jej zakresu – klauzula 8 – na podstawie której ubezpieczony był uprawniony do żądania zwrotu kosztów podniesienia lub wyciągnięcia środka transportu, który uległ wypadkowi w przypadku gdy było to konieczne i uzasadnione celem ratowania przewożonego towaru. Biegły sądowy ustalił, iż wykazane koszty akcji ratowniczej przeprowadzonej przez podmiot – (...) ze S. w kwocie 11.413,75 euro z użyciem specjalistycznego sprzętu w związku ze zdarzeniem drogowym z dnia 8 marca 2012 roku mającym miejsce na autostradzie (...) na terenie Niemiec były w pełni uzasadnione. W dopuszczonej w związku z zarzutami strony pozwanej opinii uzupełniającej biegły wyjaśnił, że pojęcie „akcja ratownicza” nie obejmuje jedynie czynności związanych z ratowaniem pojazdu, gdyż oznacza całość czynności związanych z przywróceniem sanu drogi, autostrady, w jak najkrótszym czasie z zachowaniem obowiązujących zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Na terenie Niemiec akcje takie przeprowadzają wyspecjalizowane podmioty, dysponujące specjalistycznym sprzętem ratowniczym oraz infrastrukturą niezbędną do zabezpieczenia tymczasowej organizacji ruchu. Biegły wskazał również, iż w okolicznościach sprawy akcja ratownicza obejmowała nie tylko podniesienie pojazdu, ale także usunięcie rozsypanego towaru w postaci węgla drzewnego, zawierała w sobie czynności związane z likwidacją powstałego zagrożenia. Zdaniem Sądu Rejonowego, z opinii biegłego sądowego wynika, iż akcja ratownicza przeprowadzona na terenie Niemiec obejmowała w sobie zarówno czynności związane z przywróceniem jezdności autostrady jak i czynności sprowadzające się do podniesienia przewróconego na prawy bok składu wraz ze zgromadzonym w nim towarem, które to czynności były ściśle ze sobą związane, miały wręcz nierozdzielny charakter.

Sąd I instancji zauważył, iż celem usprawnienia ruchu drogowego w związku z przewróceniem pojazdu celowym i koniecznym było jego podniesienie wraz z pozostałym z nim ładunkiem oraz uporządkowanie terenu z węgla oraz brykietu, który w wyniku manewru wysypał się na zewnątrz. Z informacji dotyczącej szkody wynikało, iż pojazd nie był jezdny i spowodował zablokowanie drogi. W świetle powyższego Sąd Rejonowy uznał, iż koszty akcji ratowniczej były ściśle związane z okolicznościami wskazanymi w treści klauzuli, w konsekwencji pozwany zakład ubezpieczeń ponosi za szkodę w tym zakresie odpowiedzialność.

Odnośnie treści klauzuli Sąd Rejonowy zwrócił uwagę, iż odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tego tytułu została ograniczona do kwoty 20.000 zł na wszystkie zdarzenia szkodowe (k. 62). Tymczasem w rozpoznawanej sprawie powódka domagała się kwoty 10.272, 38 euro (jako kwoty 11. 413, 75 euro ujętej w fakturze wystawionej przez (...) k. 21-22 pomniejszonej o franszyzę redukcyjną), a więc, biorąc pod uwagę kurs euro ogłoszony w dniu wniesienia pozwu, kwoty 43.400, 81 zł. Uznając więc, iż powódce przysługiwało roszczenie o odszkodowanie obejmujące zwrot poniesionych kosztów akcji ratowniczej, mając jednak na uwadze, iż treść klauzuli nr 8 zawartej w OWU wyraźnie odnosi się do limitu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń wyrażonej w złotych, Sąd I instancji przyjął, że zasadnym było żądanie w tym zakresie jedynie kwoty 20.000 zł.

Mając na uwadze powyższe Sąd Rejonowy w pkt I zasądził od pozwanej kwotę 28.208,67 zł wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi od dnia 01 maja 2012r., a w pozostałym zakresie powództwo oddalił, o czym orzeczono w pkt II. W pkt V Sąd Rejonowy rozstrzygnął o kosztach procesu i mając na uwadze wynik całej sprawy nakazał zasądzić od pozwanej na rzecz powódki kwotę 1.873,70 zł.

Od powyższego wyroku strona pozwana wniosła apelację zaskarżając wyrok w części, tj. w pkt I i V. Zaskarżonemu orzeczeniu strona pozwana zarzuciła:

1. naruszenie przepisów prawa procesowego mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, a określonych w art. 233 § 1 k.p.c., poprzez dowolną, a nie swobodną ocenę dowodów oraz uznanie, że:

- przewóz zlecony powódce przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w G. dokonywany był na podstawie przynajmniej jednego listu przewozowego spełniającego wszystkie wymogi przepisów Konwencji CMR, a zatem także oryginalny podpis nadawcy, które to warunki w ocenie Sądu I instancji spełniał dokument znajdujący się w aktach na k.96, pomimo, że dokument ten nie spełnia wymogów Konwencji CMR z uwagi na brak oryginalnego podpisu nadawcy,

- w dniu zlecenia powódce dokonania przewozu, tj. w dniu 05 marca 2012r., wystawiony został list przewozowy CMR pomimo, że z okoliczności sprawy wnioskować można, iż dokument znajdujący się w aktach sprawy na k.96 wystawiony został już po dokonaniu przez pozwanego odmowy wypłaty odszkodowania, a nie w chwili przyjęcia zlecenia przewozu,

- umowa ubezpieczenia, na podstawie której powódka dochodzi swojego roszczenia, obejmowała odpowiedzialność za koszty akcji ratowniczej środka transportu, przeprowadzonej wyłącznie w celu likwidacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, natomiast nie miała na celu ratowanie przewożonego towaru,

2. naruszenie przepisów prawa materialnego zawartych w:

- art. 5 ust. 1 Konwencji CMR w zw. z postanowieniami § 5 ust. 4 OWU oraz w zw. z § 4 pkt 3 Ogólnych warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym (zwanych dalej OWU), zatwierdzonych uchwałą nr UZ/142/2010 z dnia 25 marca 2010r. Zarządu (...) S.A., poprzez jego pominięcie i w konsekwencji tego przyjęcie, iż dokument zawierający jedynie kserokopię podpisu nadawcy spełnia wymogi listu przewozowego wynikające z Konwencji CMR, pomimo tego, że wymieniony przepis wymaga oryginalnego podpisu nadawcy,

- klauzuli 8 OWU w zw. z art. 805 § 1 k.c., poprzez jego błędną wykładnię i uznanie, że w oparciu o wymienioną klauzulę pozwany przyjął na siebie odpowiedzialność za koszty każdej akcji ratowniczej środka transportu przeprowadzonej wyłącznie w celu likwidacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, bez względu na to czy akcja taka miała na celu ratowanie przewożonego towaru.

Pozwana wniosła o zmianę zaskarżonego wyroku w pkt I poprzez oddalenie powództwa w

całości oraz w pkt V poprzez zasądzenie od powódki na rzecz pozwanej kosztów procesu za I instancję według norm przepisanych. Ewentualnie pozwana wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania przez Sąd I instancji. Nadto pozwana wniosła o zasądzenie od powódki na jej rzecz kosztów procesu za II instancję według norm przepisanych.

W odpowiedzi na apelację powódka wniosła o jej oddalenie jako bezzasadnej oraz o zasądzenie od pozwanej na jej rzecz zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa adwokackiego według norm przepisanych. Powódka wskazała, iż Sąd odpowiednio zinterpretował i zastosował przepisy prawa materialnego, jak i przepisy prawa procesowego, nadto prawidłowo ustalił stan faktyczny. Powódka wskazała, iż pozwana nie może uwolnić się od odpowiedzialności za powstałą szkodę jedynie z uwagi na braki formalne listu przewozowego. Sąd nie pominął przy wyrokowaniu art. 5 ust. 1 Konwencji CMR, a list przewozowy spełniał warunki zawarte w postanowieniach OWU. Należy uznać, iż przewóz dokonywany przez powódkę był objęty zakresem ubezpieczenia. W dalszej kolejności powódka wskazała, iż Sąd prawidłowo zasądził od pozwanej koszty podniesienia i wyciągnięcia środka transportu, które miały na celu ratowanie przewożonego towaru. Pozostawienie towaru wraz z naczepą, jak i przewożonego towaru stwarzałoby zagrożenie dla prawidłowego ruchu pojazdów, bezpieczeństwa oraz samego towaru. Czynności wykonane podczas akcji ratowniczej były ze sobą połączone, stanowiły integralną całość, a tym samym pozwana ponosi odpowiedzialność za powstałą szkodę. Strona powodowa wskazała także, iż Sąd przeprowadził wyczerpująco postępowanie dowodowe i uwzględnił wszelkie okoliczności istotne dla rozstrzygnięcia w sprawie, oceniając materiał dowodowy w sposób swobodny, a nie jak wskazała pozwana w sposób dowolny. Ocena dowodów nie uchybiła podstawowym regułom służącym ocenie wiarygodności i mocy poszczególnych dowodów.

### **Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Apelacja pozwanej nie zasługiwała na uwzględnienie.

Sąd Okręgowy jako sąd meriti w granicach wniesionej apelacji, co wynika z dyspozycji art. 378 § 1 k.p.c., rozważa na nowo zebrany w sprawie materiał dowodowy, w tym dokonuje jego samodzielnej oceny prawnej. Powyższa analiza pozwala stwierdzić, że stanowisko Sądu drugiej instancji, zarówno w zakresie ustaleń faktycznych oraz ich oceny prawnej pokrywa się z argumentacją zawartą w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku, tym samym niecelowym jest jej powtarzanie. Wywody zaprezentowane w apelacji pozwanej, w tym podniesione zarzuty, nie stanowiły wystarczającej podstawy do weryfikacji orzeczenia Sądu Rejonowego w postulowanym przez apelującego kierunku.

W pierwszej kolejności odnieść się należy do zarzutów naruszenia prawa procesowego, gdyż dopiero przy prawidłowo ustalonym stanie faktycznym można dokonać jego oceny prawnej. W ocenie Sądu Okręgowego uznać należy za niezasadne zarzuty apelacji dotyczące przekroczenia granic swobodnej oceny dowodów. Sąd odwoławczy podkreśla, że zgodnie z art. 233 § 1 k.p.c. sąd ocenia wiarygodność i moc dowodów według swego przekonania na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego w sprawie materiału.

Przyjmuje się, że ramy swobodnej oceny dowodów muszą być określone wymaganiami prawa procesowego, doświadczenia życiowego, regułami logicznego myślenia oraz pewnego poziomu świadomości prawnej, według których sąd w sposób bezstronny, racjonalny i wszechstronny rozważa materiał dowodowy jako całość, dokonuje wyboru określonych środków dowodowych i wając ich moc oraz wiarygodność, odnosi je do pozostałego materiału dowodowego. W orzecznictwie wskazuje się, że do naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. dochodzi wówczas, gdy ocena dowodów dokonana przez Sąd jest sprzeczna z regułami logicznego myślenia, uchybia zasadom wynikającym z



doświadczenia życiowego lub też narusza zasady właściwego kojarzenia faktów (por. wyrok SN z dnia 16 grudnia 2005r., III CK 314/05, Lex nr 172176). Konieczne jest tu wskazanie przyczyn dyskwalifikujących postępowanie sądu w tym zakresie. W szczególności zatem skarżący powinien wskazać, jakie kryteria oceny naruszył sąd przy ocenie konkretnych dowodów, uznając brak ich wiarygodności i mocy dowodowej lub niesłusznie im je przyznając (wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 19 czerwca 2008 r., sygn. akt I ACa 180/08, LEX nr 468598).

Pozwana, nie wykazała wadliwości logicznej w rozumowaniu Sądu I instancji. W ocenie Sądu odwoławczego tok rozumowania Sądu Rejonowego przy odwołaniu się do zasad logiki był prawidłowy, a tym samym ustaleniom dokonanym w ich następstwie, również należy przyznać ten sam walor. Dokonując ponownej oceny pełnego materiału dowodowego uznać należało, iż ocena zebranego materiału dowodowego dokonana przez Sąd Rejonowy nie nosi w sobie cech dowolności, a uwzględniając przedłożoną dokumentację oraz zeznania świadków i opinie biegłych Sąd Okręgowy stwierdza, że ustalenia poczynione przez Sąd Rejonowy pozostały prawidłowe.

W niniejszej sprawie bezspornym jest fakt zawarcia przez strony umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w transporcie międzynarodowym. Zakres umowy wynika z treści polisy oraz Ogólnych Warunków Ubezpieczenia. Pozwana odpowiada za wypadek ubezpieczeniowy. Przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego za niewykonanie lub nienależyte wykonanie przewozu w transporcie drogowym, przy czym ubezpieczeniem objęte są wyłącznie przewozy dokonywane przez ubezpieczającego na podstawie listów przewozowych wystawionych na ubezpieczonego zgodnie z konwencją.

W niniejszej sprawie nie ma sporu i niezbieżnie wynika z materiału dowodowego, że powódka wykonywała przewóz międzynarodowy, że to jej go zlecono, że to jej pracownik kierował pojazdem w chwili zdarzenia. Dane powódki widnieją w rubryce 16 i 23 listu CMR. Nie ma także sporu, że nadawcą przesyłki był oznaczony w rubryce 22 (...) sp. z o.o. i że obciążył on pozwaną za uszkodzony towar. Pozwana uważa, że jeżeli na liście przewozowym z k.96 nie ma oryginalnego podpisu nadawcy to zwolniona jest z odpowiedzialności. Sąd Okręgowy tego stanowiska nie podziela. W istocie bowiem odpowiedzialność pozwanej uzależniona byłaby nie od zaistnienia wypadku ubezpieczeniowego ale od oceny formalnego wypełnienia listu przewozowego. Idąc tokiem rozumowania pozwanej zgodnie z §4 ust 3 OWU, list CMR poza oznaczeniem stron, miejsca załadunku, rozładunku, towaru powinien zawierać także koszty związane z przewozem (przewoźne, koszty dodatkowe, celne), instrukcje niezbędne do załatwienia formalności, oświadczenie, że przewóz bez względu na jakąkolwiek przeszkodę podlega Konwencji. W praktyce nie sposób spotkać list przewozowy, na którym wskazane byłyby wszystkie te elementy, a zwłaszcza przewoźne, które jest jedną z najpilniej strzeżonych kwestii.

Ochrona ubezpieczeniowa musi być realna. Wykładnia OWU nie może pomijać celu, w jakim umowa została zawarta, a także natury i funkcji zobowiązania. Celem umowy jest zaś niewątpliwie udzielenie ubezpieczonemu ochrony na wypadek określonego w umowie ryzyka, w zamian za zapłatę składki. Umowa ubezpieczenia pełni funkcję ochronną i z tej przyczyny miarodajny do wykładni jej postanowień jest punkt widzenia tego, kto jest chroniony (por. Wyrok SN z dnia 13 maja 2004r sygn. VCK 481/03 opubl. LEX nr 183801). Istotą ubezpieczenia nie jest bowiem stworzenie sytuacji która nie obejmuje żadnych zdarzeń albo obejmuje tak nieliczne, iż prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest bliskie zeru, ale udzielenie realnej ochrony na wypadek nieprzewidzianych i nagłych okoliczności. Umowa ubezpieczenia pełni funkcję ochronną i przy wykładni jej postanowień nie można tracić z pola widzenia tego jej zasadniczego celu. Poszukiwanie przez zakład ubezpieczeń per fas et nefas możliwości uchylenia się od świadczenia na rzecz ubezpieczonego jest nie tylko niezgodne z celem ubezpieczenia, lecz także stanowi akt niełojalności i złej wiary, który nie zasługuje na ochronę prawną (por. Wyrok SN z dnia 26 stycznia 2006 r. sygn. akt VCSK 90/05 opubl. LEX nr 195430).

W tym miejscu zwrócić też należy uwagę, że przywołany §4 ust 3 OWU nie wskazuje na podpis nadawcy ale przewiduje wskazanie jego nazwy i adresu. Także na gruncie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) przyjęte jest, że sporządzenie listu CMR nie ma charakteru konstytutywnego jeśli idzie o sam fakt zawarcia umowy przewozu. W komentarzu do art. 5 Konwencji podnosi się też, że również w przypadku listów przewozowych wystawionych w Polsce wystarczające są wydrukowane nazwy lub stemple nadawcy i przewoźnika, a

odmienne stanowisko raziłoby rygoryzmem na tle liberalnych przepisów Konwencji (por. Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny- Prawo przewozowe – CMRW. Górski i K. Wesołowski, Gdańsk 2009r str. 270-271).

W niniejszej sprawie pieczęć i podpis nadawcy w oryginale przedstawione są w rubryce 22 na k.97, a ich kopia na k.96. Nie ma więc podstaw do ich podważania, zwłaszcza, że pozwana osoby nadawcy jako takiej nie kwestionuje. Twierdzenia pozwanej jakoby list przewozowy wytworzony został po szkodzie i po odmowie wypłaty odszkodowania, nie zostały poparte żadnym dowodem. Sam pełnomocnik pozwanej wskazuje tylko, że jest to (w jego ocenie) bardziej prawdopodobne.

Reasumując dotychczasowe wywody przyjąć należy, że nie doszło do wadliwych ustaleń przez Sąd Rejonowy w zakresie listu przewozowego, jak również naruszenia art. 5 ust 1 Konwencji w zw. z postanowieniami OWU, a tym samym pozwana odpowiada, za zaistniałą szkodę, co do zasady.

Wysokość szkody w zakresie uszkodzonego towaru w kwocie 8 208,67zł nie jest kwestionowana przez stronę pozwaną.

Drugi zarzut pozwanej dotyczy kwestii jej odpowiedzialności za koszty tzw. akcji ratowniczej. Odpowiedzialność ta uregulowana jest w klauzuli 8 OWU. Obejmuje ona koszty podniesienia i wyciągnięcia środka transportu, jeżeli jest to konieczne celem ratowania przewożonego towaru. Wbrew temu co podnosi apelujący Sąd Rejonowy nie przyjął odpowiedzialności pozwanej za koszty każdej akcji ratowniczej w celu likwidacji zagrożenia w ruchu lądowym ale wskazał, że przywrócenie jezdności autostrady jak i podniesienie ciągnika z towarem i uprzątnięcie drogi były ze sobą nierozzerwalnie związane. Trudno to zresztą kwestionować, bo jak inaczej miałyby być przeprowadzona akcja ratowania towaru. Pojazd miał być podniesiony bez towaru, towar miał pozostać na drodze ? Czynności związane z podniesieniem zestawu ciągnika z naczepą jednocześnie ratowały też przewożony towar. Z uwagi na miejsce wypadku brak było zresztą możliwości innego przeprowadzenia akcji, gdyż czynności te wykonywał wybrany przed administratorem drogi konkretny podmiot, na którego sposób działania powód nie miał żadnego wpływu. Jednocześnie zwrócić należy uwagę, że przywołana klauzula 8 nie wymaga, aby koszty te były niezbędne wyłącznie do ratowania towaru, bez wpływu na inne mienie. Tym samym fakt, że akcja ratownicza miała wpływ nie tylko na towar ale także na podnoszoną naczepę i stan drogi nie skutkuje brakiem odpowiedzialności pozwanej. Pozwana odpowiada więc za akcję ratowniczą do kwoty 20 000zł., która stanowi górną granicę odpowiedzialności pozwanej z tego tytułu. Taką też kwotę zasądził Sąd Rejonowy. Faktem jest, że pierwotnie powód dochodził należności z tego tytułu w euro, a na powyższe ograniczenie do kwoty 20000zł wskazał pozwany w odpowiedzi na pozew, tym niemniej powód na kwotę w złotych ograniczoną do (...) zgodził się i jej nie kwestionował. Kwestia ta nie była zresztą sporna na etapie postępowania apelacyjnego.

Sama podstawa prawna odpowiedzialności pozwanej przyjęta przez Sąd pierwszej instancji, jak również sposób wyliczenia odszkodowania nie były kwestionowane w apelacji i nie budzą wątpliwości Sądu Okręgowego.

Mając na uwadze powyższe przyjąć należy, że Sąd Rejonowy prawidłowo ustalił zakres odszkodowania, co skutkuje oddaleniem apelacji pozwanej w całości na podstawie art. 385 k.p.c.

Zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik sporu, który powód wygrał w całości, rozstrzygnięcie o kosztach postępowania odwoławczego oparto na treści art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c. Na zasądzone koszty składa się wynagrodzenie pełnomocnika procesowego powoda ustalone w stawce minimalnej, właściwej z uwagi na wartość przedmiotu zaskarżenia, przy zastosowaniu § 10 ust. 1 pkt 1 w zw. z § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców adwokackie (Dz.U.2015.1800).

SSO Anna Budzyńska SSO Piotr Sałamaj SSR (del) Dariusz Plewczyński

Sygn. akt VIII Ga 374/17

**ZARZĄDZENIE**

1. (...)

2. (...),

3. (...)

(...)

(...)

4. (...)