

Sygn. akt I ACa 679/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 16 stycznia 2015 r.

Sąd Apelacyjny w Białymstoku I Wydział Cywilny

w składzie:

| | | |
|----------------|---|--|
| Przewodniczący | : | SSA Jarosław Marek Kamiński |
| Sędziowie | : | SA Beata Wojtasiak (spr.) SA Krzysztof Chojnowski |
| Protokolant | : | M. P. |

po rozpoznaniu w dniu 16 stycznia 2015 r. w Białymstoku

na rozprawie

sprawy z powództwa **W. K.**

przeciwko **(...) Spółce jawnej w B.**

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Białymstoku

z dnia 26 czerwca 2014 r. sygn. akt VII GC 243/12

I zmienia zaskarżony wyrok w punkcie 1 i 2 w ten sposób, że:

a) **zasądza od pozwanego (...) Spółki jawnej w B. na rzecz powoda W. K. kwotę 73.218,94 (siedemdziesiąt trzy tysiące dwieście osiemnaście i 94/100) złotych z ustawowymi odsetkami**

- od kwoty 67.359,90 (sześćdziesiąt siedem tysięcy trzysta pięćdziesiąt dziewięć i 90/100) złotych od dnia 15.09.2012 r.

- od kwoty 5.859 (pięć tysięcy osiemset pięćdziesiąt dziewięć) złotych od dnia 14.05.2014 r. do dnia zapłaty;

2. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 15.520 złotych tytułem zwrotu kosztów procesu;

II. zasądza od pozwanego na rzecz powoda 6.961 złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.

UZASADNIENIE

Powód W. K. po ostatecznym sprecyzowaniu powództwa wytoczonego przeciwko (...) spółce jawnej z siedzibą w B. żądał zasądzenia od pozwanego kwoty 82.168,94 złotych z ustawowymi odsetkami od dnia 15 września 2012 roku do dnia zapłaty tytułem szkody jaką poniósł w związku z pożarem środka transportu wykorzystanego do przewozu w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej i usuwaniem jego skutków. Nadto domagał się obciążenia go obowiązkiem zwrotu kosztów procesu ustalonych według norm przepisanych.

(...) spółka jawna w B. w odpowiedzi na pozew wniosła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie na swoją rzecz od powoda kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy w Białymstoku wyrokiem z dnia 26 czerwca 2014 roku oddalił powództwo, zasądził od powoda W. K. na rzecz pozwanego (...) spółki jawnej z siedzibą w B. kwotę 4.617 złotych tytułem zwrotu kosztów procesu oraz nakazał zwrócić powodowi ze Skarbu Państwa kwotę 944,99 złotych tytułem niewykorzystanej zaliczki na wydatki biegłego.

U podstaw powyższego rozstrzygnięcia znalazły się następujące ustalenia faktyczne:

W. K. prowadzący działalność gospodarczą pod firmą (...) jest właścicielem naczepy ciężarowej marki S. o numerze z rejestracyjnym (...). Na mocy umowy dzierżawy zawartej w dniu 2 czerwca 2011 roku wskazany pojazd został wydzierżawiony na czas nieokreślony A. N. prowadzącej działalność gospodarczą pod firmą (...).

W dniu 21 maja 2013 roku (...) spółka jawna w B. zleciła W. K. przewiezenie zakupionego w (...)w miejscowości B. używanego wózka widłowego marki N. do jej siedziby w Rzeczypospolitej Polskiej określając jego wysokość maksymalną na 2650 mm, wagę na około 3 ton i długość jako około 2 metry. Jako miejsce załadunku wskazano adres spółki (...) Termin dostawy został określony do dnia 25 maja 2012 roku. Pozwany powierzył bezpośrednio wykonanie przewozu przedmiotowego towaru A. N. działającej pod firmą (...). W treści listu przewozowego pozwany wskazany jest jako odbiorca, natomiast (...)widnieje jako nadawca.

W trakcie wykonywania transportu, na autostradzie w miejscowości D. w Wielkiej Brytanii doszło do zapalenia się wózka widłowego. Pożar po krótkim czasie rozprzestrzenił się na pozostałe przewożone rzeczy i sam pojazd. Straż pożarna ugasiła spaloną naczepę, po czym odholowano ją na parking, gdzie przechowywano ją od 16 maja do dnia 29 maja 2013 roku. W dniu 24 maja 2012 roku inspektor z ramienia ubezpieczyciela przewoźnika dokonał oględzin pozostałości wraku i stwierdził, że przyczyną pożaru była wadliwa praca instalacji elektrycznej wózka widłowego. Następnie naczepę przetransportowano na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W dniu 4 czerwca 2012 roku specjalista z zakresu badań przyczyny pożarów dokonał oględzin spalonego pojazdu i potwierdził tezę przyjętą przez eksperta z Wielkiej Brytanii. W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdził, że do grupy inicjatorów tego rodzaju pożarów można zaliczyć bardzo wiele przyczyn m.in. zwarcie, iskrzenie itp. Zważywszy na fakt, że zasilanie do wózka widłowego nie było odłączone mogło nastąpić wiele hipotetycznych sytuacji sprzyjających powstaniu pożaru, np. poluzowanie klemy – powodujące silne iskrzenie lub uszkodzenie mechaniczne przewodu (przed lub w trakcie transportu).

W dniu 27 czerwca 2012 roku ubezpieczyciel przewoźnika odmówił zadośćuczynienia naprawy szkody w mieniu powołując się na art. 17 ust. 2 Konwencji(...). W odpowiedzi na wezwanie do zapłaty wystosowane przez powoda wobec pozwanego, ostatni wskazał, że za odpowiedzialnego powstania pożaru uznaje nadawcę w rozumieniu (...), czyli (...)i od tego podmiotu dochodzić będzie naprawienia szkody.

Mając na uwadze powyższe ustalenia Sąd Okręgowy stwierdził, że powództwo jako niezasadne podlegało oddaleniu.

Sąd zauważył, że w niniejszej sprawie żadna ze stron procesu nie podważała istotnych okoliczności sprawy, w szczególności obie zgodnie podawały źródło pożaru naczepy należącej do W. K.. Niekwestionowana była też wartość

dowodowa załączonych przez powoda dokumentów, zwłaszcza prywatnych opinii biegłych, wobec czego Sąd uznał je za miarodajny materiał dowodowy i posłużył się nim przy rekonstruowaniu przedstawionego wyżej stanu faktycznego.

Spór między stronami koncentrował się wokół kwestii statusu (...) spółki jawnej w B. w kontekście treści listu przewozowego oraz tego czy pozwany ponosi odpowiedzialność deliktową za szkody będące wynikiem zapalenia się wózka widłowego, w szczególności zniszczenia pojazdu będącego własnością powoda.

W pierwszej kolejności Sąd Okręgowy wskazał, że do oceny charakteru umowy zawartej między pozwanym a W. K. zatytułowanej zlecenie spedycyjne zastosowanie mają przepisy Konwencji z dnia 19 maja 1956 roku o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Zgodnie z treścią art. 4 Konwencji (...) dowodem zawarcia umowy przewozu jest list przewozowy. Przytoczona norma prawna jednoznacznie przesądza, że wadliwości czy sprzeczności między treścią umowy a zapisami listu przewozowego nie rzutują ani na elementy przedmiotowo, ani podmiotowo istotne umowy przewozu. Fakt, iż w według listu przewozowego (...) spółka jawna w B. figurowała jedynie jako odbiorca, zaś (...) jako nadawca nie zmienia konfiguracji stron umowy przewozu. W tym zakresie Sąd I instancji powołał się także na orzecznictwo Sądu Najwyższego i uznał, że nie było jakichkolwiek podstaw, aby uznać angielską spółkę za stronę umowy przewozu – nie widnieje ona bowiem w takim charakterze w treści zlecenia spedycyjnego, a adres jej siedziby pojawia się tylko w kontekście miejsca załadunku i odbioru wózka widłowego.

W świetle tak ustalonego stanu faktycznego Sąd przyjął, że pozwany był nadawcą i odbiorcą przesyłki, który przy wykonaniu spoczywającego na nim zobowiązania polegającego na załadunku wadliwego wózka widłowego posłużył się spółką (...), która działała na jego rzecz i w jego imieniu, w związku z czym (...) była odpowiedzialna za swojego podwykonawcę.

Sąd Okręgowy podkreślił, że cytowana wyżej Konwencja (...) nie reguluje zasad odpowiedzialności deliktowej powierzającego przewóz (nadawcy) za szkody w mieniu przewoźnika spowodowane wadami transportowanego towaru. Podobnie brak odpowiednich przepisów w ustawie z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo Przewozowe, stąd też ocena zasadności powództwa nastąpiła przez pryzmat zarówno dyspozycji art. 415 k.c. jak i art. 429 k.c.

Analiza zaoferowanego przez strony postępowania materiału dowodowego doprowadziła Sąd I instancji do wniosku, że powód nie sprostał udowodnieniu spełnienia wszystkich ustawowych przesłanek niezbędnych do przypisania odpowiedzialności deliktowej (...) spółce jawnej z siedzibą w B. z żadnej ze wskazanych wyżej podstaw prawnych.

W realiach niniejszej sprawy wątpliwości Sądu Okręgowego nie budził fakt doznanego przez powoda uszczerbku majątkowego we własnych dobrach materialnych – to jest zniszczenia pojazdu typu naczepa ciężarowa. Również dowody przeprowadzone w sprawie w postaci dowodu z opinii biegłego sądowego J. S. na okoliczność wyliczenia wysokości szkody zarówno w zakresie wartości uszkodzonej naczepy jak i w zakresie utraty korzyści związanych z brakiem możliwości najmu miejsca parkingowego, zajętego przez przedmiotową naczepę należało ocenić jako wiarygodne i rzetelne, a co za tym mogące stanowić podstawę do uznania za udowodnioną wysokość żądanego odszkodowania. Niemniej jednak powód nie udowodnił pozostałych warunków ogólnej odpowiedzialności deliktowej wynikającej z art. 415 k.c.

W szczególności, zdaniem Sądu, powód nie wskazał, z jaką imperatywną normą porządku prawnego, bądź zwyczajowo przyjętą regułą postępowania było sprzeczne zachowanie, czy też konkretniej zaniechanie pozwanego; co powinien był zrobić, aby ustrzec się zaistniałych skutków, to jest zapalenia się przewożonego towaru, ewentualnie, jakie powszechnie standardy przewozu wózków widłowych naruszył nadawca przy czynności powierzaniu zabezpieczenia wózka widłowego angielskiemu załadowcy, co pozwalałoby zakwalifikować czyn jako bezprawny. Takim przepisem w ocenie Sądu nie może być z pewnością art. 41 ustawy Prawo Przewozowe, albowiem reguluje on jedynie kwestię obowiązku wydania przewoźnikowi rzeczy w stanie umożliwiającym ich prawidłowy przewóz, a strony nie wnosiły uwag co do zewnętrznego sposobu opakowania wózka. Wprawdzie według ugruntowanej linii orzecznictwa brak przekonywujących ustaleń co do bezprawnego charakteru działania określonej osoby eliminuje w ogóle możliwość rozważania odpowiedzialności danej osoby przynajmniej w świetle przepisów o odpowiedzialności deliktowej, to jednak Sąd Okręgowy uznał za zasadne uwypuklenie, że w sprawie nie doszło do udowodnienia związku

przyczynowego między pożarem wózka a zachowaniem pozwanego lub osoby, którą się posłużył (bądź określonym zaniechaniem). Za takowy dowód nie mogą być, zdaniem Sądu, przyjęte wnioski końcowe opinii biegłego z zakresu badań przyczyn pożarów albowiem wskazuje ona kilka hipotetycznych sytuacji sprzyjających powstaniu pożaru „na przykład poluzowanie klemy lub uszkodzenie mechaniczne przewodu elektrycznego (przed lub w trakcie transportu)” – k. 96. Kwestii tej nie wyjaśniły też zeznania w charakterze świadka B. R. (k. 205). Sąd nadto podkreślił, że nie sposób przyjąć, by pożar zainicjowany wskutek wady własnej (wadliwej pracy instalacji elektrycznej) zakupionego używanego wózka widłowego był typowym, normalnym następstwem powierzenia wykonania usługi jego międzynarodowego przewozu, którego nastąpienie mieści się w granicach rozsądnej przewidywalności i uzasadnia ponoszenie odpowiedzialności z reżimu deliktowego.

W ocenie Sądu Okręgowego zdarzenie opisane w pozwie miało charakter losowy, stąd też brak podstaw do przypisania pozwanemu jako powierzającemu przewóz własnego towaru winy nieumyślnej, która miała by się przejawiać w niedochowaniu należytej staranności w przekazywaniu (...)wskazówek co do właściwego sposobu załadowania.

Sam zaś fakt, że przedmiotowy wózek stanowił własność powoda nie rodził, zdaniem Sądu, automatycznie jego odpowiedzialności odszkodowawczej.

Odnosząc się do podstawy odpowiedzialności określonej w art. 429 k.c. Sąd I instancji wskazał, że W. K. nie wykazał jednej z podstawowych przesłanek odpowiedzialności wynikającej z tego przepisu, a mianowicie związku przyczynowego między zachowaniem (...), polegającym na załadowaniu wózka widłowego na naczepę a pożarem. Z tego względu nie było potrzeby badania, czy pozwany dokonał skutecznej ekskulpacji przez powierzenie wykonania czynności przewozowych profesjonalistom. Jednocześnie powód nie wykazał bezprawności i winy samego angielskiego załadowcy, co czyni bezprzedmiotowym rozważania na temat odpowiedzialności za winę w wyborze (...) spółkę jawną w B..

Mając na uwadze powyższe Sąd Okręgowy orzekł jak w sentencji wyroku, oddalając powództwo W. K. na jego koszt.

Powód zaskarżył powyższy wyrok w całości, zarzucając mu:

1. naruszenie przepisów prawa materialnego, a mianowicie:

a) **art. 41 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe poprzez jego błędną wykładnię i w konsekwencji jego niezastosowanie polegające na uznaniu, że przepis ten nakłada na nadawcę wyłącznie obowiązek prawidłowego zewnętrznego opakowania rzeczy, podczas gdy przepis ten dotyczy takiego przygotowania przesyłki do transportu, który umożliwiałby dotarcie jej do miejsca przeznaczenia w stanie nie pogorszonym i nie stwarzałby zagrożenia dla innych przesyłek i urzędzeń transportowych,**

b) **art. 72 ust. 1 pkt 2 ustawy prawo przewozowe poprzez niezastosowanie tego przepisu w stanie faktycznym sprawy i wobec tego błędne przyjęcie, że nadawca nie ponosi odpowiedzialności za szkodę wynikłą z wadliwego stanu przesyłki, braku lub niewłaściwego opakowania albo nienależytego wykonania czynności ładunkowych,**

c) **art. 73 ustawy Prawo przewozowe poprzez niezastosowanie tego przepisu w stanie faktycznym sprawy i w konsekwencji błędne przyjęcie, że pozwany nie odpowiada za uszkodzenie mienia przewoźnika spowodowane czynnościami ładunkowymi nadawcy,**

d) **art. 415 k.c. poprzez niezastosowanie tego przepisu w stanie faktycznym sprawy i w konsekwencji błędne przyjęcie, iż powód nie wykazał winy nadawcy i związku przyczynowego pomiędzy pożarem wózka a zachowaniem pozwanego lub osoby którą się posłużył,**

e) **art. 417 k.c. poprzez jego niezastosowanie w stanie faktycznym sprawy i pominięcie odpowiedzialności pozwanego za nienależyte wykonanie umowy,**

f) **art. 474 k.c. poprzez jego niezastosowanie w stanie faktycznym sprawy;**

2. naruszenie przepisów postępowania, a mianowicie art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dokonanie oceny dowodów w sposób sprzeczny z punktu widzenia logicznego rozumienia przez uznanie, iż pożar wózka mógłby nastąpić także w sytuacji, gdyby odłączono zasilanie wózka widłowego;

3. nierozpoznanie istoty sprawy polegające na rozpatrzeniu przez Sąd wyłącznie wskazanych przez powoda podstaw prawnych odpowiedzialności pozwanego wynikających z art. 415 k.c. i art. 429 k.c. podczas gdy kwalifikacja materialnoprawna, okoliczności faktycznych przytoczonych dla uzasadnienia zgłoszonego w pozwie żądania należy do Sądu.

Wskazując na powyższe, powód wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i uwzględnienie powództwa oraz zasądzenie od pozwanej Spółki kosztów postępowania za obie instancje w tym za Pierwszą instancję zgodnie ze spisem kosztów złożonym na rozprawie w dniu 11 czerwca 2014 roku ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji.

Nadto wniósł o dopuszczenie dowodu z instrukcji bhp dotyczącej przewozu wózków widłowych.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja zasługiwała na uwzględnienie.

Sąd Apelacyjny aprobeuje i uznaje za własne ustalenia faktyczne Sądu I instancji w zakresie związania stron umową przewozu międzynarodowego, a także w zakresie uznania strony pozwanej za nadawcę przesyłki w rozumieniu przepisów prawa przewozowego. Natomiast w zakresie możliwości przypisania pozwanemu odpowiedzialności za szkodę doznaną w mieniu powoda Sąd Apelacyjny dokonał odmiennej oceny prawnej.

Trafnie uznał Sąd Okręgowy, że zawarta przez strony umowa winna być w pierwszej kolejności badana w kontekście zapisów Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (...) z dnia 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zm.). Odniesienie się do przepisów Konwencji było w niniejszej sprawie konieczne, bowiem powód wskazując na podstawę faktyczną swojego roszczenia, dołączył do pozwu list przewozowy (k. 10). Słusznie Sąd I instancji w uzasadnieniu wyroku wskazał, że list ten nie ma mocy bezwzględnie dowodowo wiążącej.

Artykuł 4 Konwencji (...) stanowi, że list przewozowy jest dowodem zawarcia umowy przewozu; brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa na istnienie ani na ważność umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom tej Konwencji. Artykuł 6 wymienia dane, które powinny lub mogą być zawarte w liście przewozowym, a art. 9 określa bliżej jego funkcję dowodową. Wynika z niego, że w braku przeciwnego dowodu, list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika.

Przytoczone unormowania świadczą o tym, że jedną z podstawowych funkcji, jakie spełnia list przewozowy (...), jest funkcja dowodowa, jednak osiąga ona swój pełny walor tylko „w braku przeciwnego dowodu”. Konwencja (...) nie zawiera wprawdzie definicji pojęcia nadawcy, jednak nie ulega wątpliwości, że nadawca jest kontrahentem przewoźnika, czyli drugą – obok przewoźnika – stroną umowy przewozu towarów.

W przedmiotowej sprawie uzasadnione było uznanie, że status nadawcy winien być przypisany stronie pozwanej. Za Sądem Okręgowym powtórzyć należy, że choć spółka (...) została w liście przewozowym wskazana jako nadawca, to jednak nie może być ona uznana za stronę umowy przewozu – nie widnieje ona bowiem w takim charakterze w treści zlecenia spedycyjnego, a adres jej siedziby pojawia się tylko w kontekście miejsca załadunku i odbioru wózka widłowego. Pozwany, który chciał przeprowadzić dowód przeciwny, powołał się jedynie na fakturę (k. 320)

sporządzoną w języku angielskim, pomiędzy firmami brytyjskimi, która jednak nie dowodzi w żaden sposób, tego by któraś z nich miała być nadawcą przesyłki.

Skoro zatem w warunkach niniejszej sprawy uprawnione było przyjęcie, że nadawcą przesyłki był pozwany i że u podstaw jego powiązań z powodem leżała umowa przewozu międzynarodowego, to zasadniczym obowiązkiem sądu było ustalenie, czy jakieś warunki tej umowy zostały naruszone, zwłaszcza że powód wskazywał nie tylko deliktową podstawę odpowiedzialności ale także przywołał podstawę z art. 72 i 73 prawa przewozowego (prot. rozprawy z 14.05.2014 r., czas: 00:17:08). Nie można tu nie zauważyć, że choć wywoły prawne prezentowane w pismach procesowych pełnomocnika pozwanego koncentrowały się wokół przepisów art. 415 i 429 k.c., to przytaczane okoliczności faktyczne (wadliwe wykonanie przez nadawcę czynności ładunkowych) uzasadniało potrzebę poszukiwania także innej podstawy prawnej jego odpowiedzialności.

Zważywszy, że Konwencja (...) reguluje głównie kwestię odpowiedzialności przewoźnika, to przy rozważaniu podstawy odpowiedzialności pozwanego należało sięgnąć do przepisów ustawy z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r., poz. 1173 ze zm.), bowiem zgodnie z art. 1 ust. 3 prawa przewozowego przepisy tej ustawy stosuje się do przewozów międzynarodowych wtedy, gdy umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej.

Przepisy Prawa przewozowego w art. 72 i 73 regulują kwestię odpowiedzialności nadawcy lub odbiorcy przesyłki. I tak przepis art. 72 przewiduje odpowiedzialność nadawcy m.in. za szkodę wynikłą z wadliwego stanu przesyłki, albo wynikłą z nienależytego wykonania czynności ładunkowych zaś art. 73 odpowiedzialność (odpowiednio) nadawcy lub odbiorcy za uszkodzenie mienia przewoźnika spowodowane czynnościami ładunkowymi. Podkreślenia wymaga, że przepisy te nie określają przyczyn zwalniających nadawcę od odpowiedzialności.

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że tak ukształtowana ustawowo odpowiedzialność nadawcy nie tyle wynika a zawartej umowy przewozu, ile dotyczy zdarzeń funkcjonalnie z nią związanych i posiadających samoistną normatywnie regulację. Bez tej regulacji nie byłoby innej możliwości dochodzenia roszczeń przez przewoźnika, jak tylko z tytułu czynu niedozwolonego. Różnica byłaby jednak znacząca. Odpowiedzialność z art. 415 k.c. oparta jest na zasadzie winy udowodnianej przez poszkodowanego, natomiast w tym przypadku, wobec braku jakiegokolwiek wzmianki o winie oraz o okolicznościach zwalniających od odpowiedzialności należy przyjąć, że jest to postać odpowiedzialności absolutnej, co najwyżej dopuszczającej – i to w drodze wykładni – możliwość egzoneracji poprzez dowód, że działanie lub zaniechanie nadawcy zostało wywołane zawinionym zachowaniem przewoźnika. Co więcej, przyjąć należy, że uprawnionym do odszkodowania z art. 72 prawa przewozowego jest nie tylko przewoźnik ale także osoba trzecia, która wskutek działania nadawcy poniosła szkodę (zob. Mirosław Stec „Umowa przewozu w transporcie towarowym” Zakamycze 2005 str. 291-292 i cytowana tam literatura).

Wydaje się zatem, że regulacja zawarta w przepisach art. 72 i 73 prawa przewozowego ma charakter normy szczególnej, która zawsze w pierwszej kolejności winna być brana pod uwagę jako podstawa oceny roszczenia odszkodowawczego przewoźnika względem nadawcy lub odbiorcy. W tym zatem kontekście Sąd Apelacyjny badał roszczenie powoda. Z tego punktu widzenia pozbawione są znaczenia zawarte w apelacji zarzuty naruszenia przepisów art. 471 i 474 k.c. a także 415 i 429 k.c. (poprzez ich niezastosowanie). Zasadnie natomiast skarżący zarzucił Sądowi I instancji niezastosowanie art. 72 ust. 1 pkt. 2 prawa przewozowego, słusznie w nim upatrując podstawy odpowiedzialności pozwanego

Przedłożone przez powoda dokumenty prywatne – ekspertyza z badania przyczyn powstania szkody (k. 18-23) i opinia eksperta z zakresu inżynierii pożarnej i bhp, inż. poż. B. R. (k. 31-38) – nie była negowana przez stronę pozwaną. Z pierwszego z tych dokumentów wynika, że w czasie oględzin ekspert zaobserwował zwarcia przewodów elektrycznych powodujące iskrzenie i na podstawie tych oględzin stwierdził, że przyczyną pożaru była wadliwa praca instalacji elektrycznej wózka widłowego. Z kolei inż. R. wskazał, że bez wątpliwości pożar rozpoczął się w komorze, w której usytuowane były baterie wózka widłowego, przy czym do pożaru doszło na skutek wadliwej pracy instalacji elektrycznej. Do tej grupy inicjatorów pożarów można zaliczyć jego zdaniem bardzo wiele przyczyn między innymi zwarcie, iskrzenie, a zważywszy na fakt, że zasilanie do wózka widłowego nie było odłączone, to mogło nastąpić

wiele hipotetycznych sytuacji sprzyjających powstaniu pożaru np. poluzowanie zacisków (klem) powodujące silne iskrzenie lub uszkodzenie mechaniczne przewodu elektrycznego (przed lub w trakcie transportu). Ekspert zwrócił uwagę, że w chwili oględzin przewodów elektrycznych doszło do kolejnych zwarć na przewodach elektrycznych wózka powodujących silne wyładowanie iskrowe. Jako przyczynę pożaru wskazał wadliwą on prace instalacji elektrycznej wózka widłowego (k. 38). Przesłuchany w charakterze świadka B. R. (2) dodatkowo podał, że rozważał wszystkie inne możliwe przyczyny pożaru, z samozapłonem włącznie, ale je wykluczył (protokół rozprawy z dn. 19.11.2013 r., k. 207, czas 00:03:30).

Wbrew stanowisku Sądu I instancji wskazać należy, że uzasadnione było w takiej sytuacji przyjęcie, że nieodłączenie zasilania w wózku widłowym już po umieszczeniu go na naczepie stanowiło warunek sine qua non powstania pożaru, więc pożar nie był bynajmniej zdarzeniem losowym.

Podkreślenia w tym miejscu wymaga, że art. 43 prawa przewozowego, w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2012 roku, nakłada na nadawcę obowiązek dokonania załadunku zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na etapie postępowania apelacyjnego powód przedstawił instrukcję bhp regulującą zasady przewozu wózków widłowych, która wprost nakazuje odłączenie zasilania wózka (k. 370). W ocenie Sądu Apelacyjnego instrukcję ta należało potraktować jako notorium powszechne (art. 228 § 1 k.p.c.), ponieważ jest ona ogólnie dostępna. Nadto w ocenie Sądu Apelacyjnego zasadne było przeprowadzenie dowodu z tej instrukcji, który to dowód wbrew stanowisku pozwanego nie był spóźniony, bowiem potrzeba powołania się na ten dowód wynikała dopiero na etapie postępowania apelacyjnego, a to w związku z przyjęciem przez Sąd Okręgowy, że na powodzie spoczywa ciężar dowodowy wykazania okoliczności nieprawidłowego załadunku wózka widłowego. Tymczasem obciążenie powoda tak daleko idącym obowiązkiem nie było uzasadnione, bowiem z materiału dowodowego zaoferowanego przez niego na etapie postępowania przed Sądem Okręgowym, wynikała zarówno przyczyna powstania szkody, jej skutek jak też normalny związek przyczynowy pomiędzy przyczyną a skutkiem. Natomiast to w interesie pozwanego leżało, aby – zgodnie z zaprezentowaną powyżej wykładnią przepisu art. 72 Prawa przewozowego – wykazać istnienie przesłanek, zwalniających go z odpowiedzialności za powstałą szkodę. Pozwany ewidentnie nie wykazał, że dopuszczalny jest transport wózka widłowego z włączonym jego zasilaniem. Przyjąć zatem należy, że działająca na jego zlecenie firma dokonująca załadunku, powinna była dokonać odłączenia zasilania, bądź że przewoźnik powinien zostać wyposażony w odpowiednią instrukcję. Zaniechanie pozwanego skutkowało zatem przypisaniem mu odpowiedzialności z art. 72 prawa przewozowego.

W konsekwencji uzasadnione było zasądzenia na rzecz powoda wskazanej w apelacji kwoty tytułem odszkodowania.

Powód pierwotnie w pozwie (k. 5) domagał się zasądzenia z tego tytułu kwoty 76.309,94 złotych. Na wyliczoną przez niego wartość szkody składały się: utrata wartości spalonej naczepy – 35.600 złotych, należność za holowanie naczepy z D. do K. 17.121,60 złotych, należność za holowanie spalonej naczepy z autostrady w Wielkiej Brytanii na parking 4.500 funtów, należność za przechowanie spalonej naczepy w Wielkiej Brytanii w okresie 26 – 29 maja 2012 roku w kwocie 168 funtów brytyjskich. Uwzględniając zastrzeżenia pozwanego co do wartości naczepy Sąd Okręgowy dopuścił dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu wyceny wartości pojazdów samochodowych oraz kosztów napraw powypadkowych. Biegły ostatecznie wyliczył wartość tzw. szkody całkowitej, rozumianej jako różnica wartości rynkowej naczepy przed szkodą i pozostałości, na kwotę 26.650 złotych, tj. na kwotę o 8.950 złotych niższą niż wskazywana pierwotnie przez powoda (k. 258) i opinia ta nie była już kwestionowana przez pozwanego (k. 316). Biegły na żądanie powoda określił również koszty garażowania naczepy w Polsce, wyliczając je na poziomie 279 złotych za dobę. W efekcie powód pismem z dnia 5 marca 2014 roku (k. 250) rozszerzył powództwo do kwoty 82.168,94 złotych, tj. o kwotę 5.859 złotych jako szkodę poniesioną w związku z niemożliwością wynajęcia miejsca parkingowego z uwagi na konieczność zabezpieczenia dla celów dowodowych wraku naczepy. Pozwany zaś swą obronę ograniczył do podtrzymania zarzutu braku legitymacji biernej.

Na etapie postępowania apelacyjnego powód ograniczył żądanie do kwoty 73.218,94 złotych, uwzględniając wyliczenia biegłego oraz zakres rozszerzonego powództwa (76.309,94 – 8.950 + 5.859) i pozwany prawidłowości takiego wyliczenia nie kwestionował.

W związku z powyższym zasądzono od powoda na rzecz pozwanego łącznie kwotę 73.218,94 złotych, w tym kwotę 67.359,60 złotych wraz z odsetkami zgodnie z doręczonym pozwanemu wezwaniem do zapłaty (k. 41). Natomiast od kwoty 5.859 złotych odsetki podlegały zasądzeniu od dnia 4 maja 2014 roku tj. od pierwszej rozprawy po dacie nadania pozwanemu pisma rozszerzającego powództwo.

Ponieważ wyrok Sądu Okręgowego został zmieniony w całości, należało zmienić także orzeczenie o kosztach postępowania. O kosztach tych orzeczono zgodnie z art. 98 § 1 i 3 k.p.c. i w oparciu o spis kosztów pełnomocnika powoda (k. 334), uwzględniając koszty zastępstwa procesowego, koszty opłaty od pozwu, jak też koszty dojazdów na rozprawę.

W tym stanie rzeczy, uznając apelację za uzasadnioną, Sąd Apelacyjny na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. orzekł jak w punkcie I wyroku.

Natomiast o kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono jak w punkcie II wyroku na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w związku z § 6 pkt 6 i § 12 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (tekst jednolity: Dz. U. 2013 r., poz. 490), uwzględniając zarówno zwrot opłaty od apelacji, koszty zastępstwa procesowego pełnomocnika powoda, jak też koszty dojazdu na rozprawę apelacyjną.