

Sygn. akt I ACa 19/14

Sygn. akt I ACz 23/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 listopada 2014 r.

Sąd Apelacyjny w Szczecinie I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSA Iwona Wiszniewska
Sędziowie:	SA Mirosława Gołuńska (spr.) SA Małgorzata Gawinek
Protokolant:	sekr. sądowy Justyna Kotlicka

po rozpoznaniu w dniu 22 października 2014 r. na rozprawie w Szczecinie

sprawy z powództwa O. A.

przeciwko (...) w L. (Cypr)

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Szczecinie

z dnia 29 lipca 2013 r., sygn. akt I C 404/10

oraz zażalenie pozwanego na rozstrzygnięcie o kosztach postępowania zawarte w wyroku

I. oddala zażalenie pozwanej,

II. oddala apelację powoda,

III. zasądza od powoda na rzecz pozwanej kwotę 2400 (dwa tysiące czterysta) złotych tytułem kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu odwoławczym,

IV. zasądza od Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Szczecinie na rzecz radcy prawnego M. J. tytułem kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej powodowi z urzędu w postępowaniu apelacyjnym kwotę 3321 (trzy tysiące trzysta dwadzieścia jeden) złotych, w tym należny podatek VAT oraz kwotę 946 (dziewięćset czterdzieści sześć) złotych tytułem poniesionych wydatków.

UZASADNIENIE

Powód O. A. złożył w dniu 11 maja 2009 r. w Sądzie Rejonowym Szczecin - Prawobrzeże i Zachód w Szczecinie pozew przeciwko (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w S. o zapłatę kwoty 4045,50 euro z odsetkami ustawowymi od dnia 6 grudnia 2007 r. Na tak określone roszczenie składały się kwoty : 3445,50 euro jako zwrot frachtu zapłaconego z góry za przewóz ładunku - samochodu ciężarowego i 600 euro jako koszt zapłaconych przez powoda kosztów transportu ładunku . Powód nadto domagała się zasądzenia od pozwanej rzecz kosztów postępowania - zgodnie z zestawieniem, które zostanie przedłożone na rozprawie.

W uzasadnieniu podał powód , że 6 grudnia 2007 r. pozwana jako przewoźnik wystawiła w A. konosament nr (...), obejmujący przewóz należącego do niego samochodu ciężarowego marki M. (...) ,o numerze nadwozia (...) . Zgodnie z konosamentem pojazd na zlecenie powoda miał być przewieziony do portu przeznaczenia: L. - T. C. w N., gdzie miał być dostarczony odbiorcy(...). Powód uiścił opłatę za przewóz pojazdu w wysokości 3445,50 euro agentowi pozwanej - (...). Ładunek został przyjęty na statek (...) w dniu 6 grudnia 2007 r. w celu jego przewiezienia do portu przeznaczenia. Statek (...) nie dotarł z nadanym ładunkiem do portu przeznaczenia. W związku z powyższym A. O. zwrócił się do (...) o podanie przyczyn niewykonania przewozu morskiego. W odpowiedzi uzyskał informację, iż ciężkie warunki pogodowe oraz awaria steru statku (...) spowodowały, że nie mógł on kontynuować przewozu za konosamentem nr (...) i został awaryjnie odholowany do portu w B..Do tego (...) poinformował powoda , że jego ładunek został utracony z pokładu.

W piśmie z 1 sierpnia 2008 r. O. A. wezwał spółkę do złożenia oświadczenia w sprawie odpowiedzialności za szkodę powstałą w skutek niedostarczenia towaru przewożonego za konosamentem nr (...) oraz do przedstawienia dokumentów dotyczących przewozu. Dalszym pismem z 28 listopada 2008 r. O. A. wezwał spółkę do zawarcia ugody, żądając zapłaty 13 087,39 zł tytułem zwrotu kosztów niewykonanego przewozu morskiego oraz domagając się przedłożenia wskazanych dokumentów . Pozwana odmówiła zadośćuczynienia tym żądaniom .

Jako podstawę żądania zwrotu frachtu powód wskazał art. 154 § 1 kodeksu morskiego . Powód podał też, że zgodnie z jego ustaleniami pozwana nie zachowała staranności przewidzianej w art. 126 § 1 k.m., a statek (...) nie został w sposób odpowiedni przygotowany do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia ładunku stosownie do jego właściwości w rozumieniu art. 110 k.m. Powód zaznaczył, że zgodnie z art. 139 § 1 k.m., przewoźnik, który wystawił konosament , odpowiada za należyte wykonanie obowiązków przewoźnika na całej trasie objętej konosamentem, aż do wydania ładunku odbiorcy. Pozwana załadowała, rozmieściła oraz zabezpieczyła ładunek na statku (...) w sposób nieprawidłowy w świetle art. 126 § 1 k.m. i w sposób niezgodny z Podręcznikiem Mocowania Ładunku ((...)) oraz Planem Załadunku Statku ((...)). Brak zachowania przez pozwaną staranności wymaganej w art. 126 § 1 k.m. polegał m.in. na zastosowaniu przez nieodpowiednich do istniejących warunków pogodowych oraz właściwości przewożonego ładunku lin i haków, służących do zamocowania tego ładunku (w tym utraconego pojazdu) oraz na zastosowaniu nieodpowiednich podkładów, przegród, mat i innych materiałów koniecznych dla prawidłowego załadowania, rozmieszczenia i zabezpieczenia ładunku.

Powód podkreślił ,że dostarczenie samochodu F. do A. było czynnością dokonaną bezpośrednio w celu przewozu ładunku za konosamentem nr (...). Zlecenie przewozu lądowego ładunku w celu jego dalszego przewozu morskiego było czynnością zgodną z zasadami doświadczenia życiowego i niewykraczającą poza normalną prawidłowość zjawisk. Zdaniem powoda, gdyby nie zlecił on pozwanej przewozu pojazdu, to nie poniósłby kosztów transportu w celu przewozu lądowego. Powód poniósł koszty transportu lądowego tylko i wyłącznie w celu przewozu morskiego, co w

jego ocenie uzasadnia żądanie zwrotu tych kosztów od pozwanej na zasadzie art. 471 § 1 k.c. w zw. z art. 361 § 1 k.c. Zaznaczył jednocześnie, że kwota 600 euro, której domaga się tytułem zwrotu zapłaconych kosztów transportu lądowego ładunku stanowi część kosztów transportu podanych w ww. liście przewozowym, przypadającą na koszty transportu pojazdu powoda. List przewozowy dotyczy transportu dwóch pojazdów: m. (...) oraz F. (...). Kwota 600 euro wynika z proporcji mas obydwu pojazdów gdzie masa pojazdu powoda została stwierdzona konosamentem oraz fakturą nr (...) z 6 grudnia 2007 r. wystawioną przez (...).

Co do oznaczenia pozwanej: w piśmie procesowym z 7 czerwca 2010 r. pozwana wskazała, że na podstawie postanowienia Sądu Rejonowego Szczecin - Centrum w Szczecinie z 1 czerwca 2010 r. doszło do transgranicznego połączenia (...) Sp. z o.o. w S. – jako spółki przejmowanej – z (...) – jako spółką przejmującą. W wyniku powyższego Spółka (...) na zasadach sukcesji uniwersalnej wstąpiła we wszelkie prawa i obowiązki pozwanej (...) Sp. z o.o. Postanowieniem z 8 września 2010 r. ,sprostowanym następnie orzeczeniem z 4 października 2010 r., Sąd określił pozwana jako - (...) w L. . W piśmie procesowym z 27 czerwca 2013 r. pozwana wskazała, że nastąpiła zmiana jej firmy na : (...) w L..

Pozwana w odpowiedzi na pozew wniosła o oddalenie powództwa w całości domagając się jednocześnie zasądzenia od powoda kosztów procesu. *Pozwana przyznała ,że jest podmiotem trudniącym się przewozem morskim. W związku z powyższym zawiera jako przewoźnik umowy przewozu z różnymi podmiotami zagranicznymi, które w swej treści obejmują m.in. postanowienia zawierające warunki dochodzenia ewentualnych roszczeń na ich podstawie. Zaprzeczyła by (...) był jej agentem zauważając ,że ta spółka była agentem odbiorcy towaru wskazanym w konosamencie. Konosament określa treść zobowiązania przewoźnika względem odbiorcy towaru. W tym przypadku konosament został wystawiony przez (...), działającego jako agenta przewoźnika i to na jego rzecz (...) uiścił należny fracht Uiszczenie przez powoda na rzecz (...) frachtu nie przesądza jeszcze o tym, że fracht ten został zapłacony w wykonaniu zawartej umowy przewozu, której stronami był powód i pozwana. (...) zbiera zlecenia zgodnie z łączącymi ją stosunkami prawnymi z jej kontrahentami, a następnie na ich podstawie składa zlecenia przewozu, działając najczęściej we własnym imieniu i na własny rachunek, agentowi pozwanej . Pozwana podkreśliła, że zapłacony fracht zbiorczy od (...) otrzymuje w pierwszej kolejności jej agent – (...), a dopiero dalej trafia on do pozwanej. Skoro podmiotem płacącym fracht jest (...) to ten podmiot byłby ewentualnie uprawniony do zgłoszenia pozwanej roszczenia o zwrot frachtu. Oznacza to ,że pomiędzy powodem a pozwaną nie istnieje stosunek zobowiązaniowy, nawet zbliżony do umowy przewozu morskiego, na mocy którego byłby on legitymowany czynnie do wystąpienia z niniejszym powództwem. Podmiotem, do którego powód może mieć roszczenie z umowy o przewóz jest (...) co oznacza ,że pozwana nie ma w tej sprawie legitymacji biernej.

*Pozwana podniosła ,że wobec treści konosamentu, być może to (...) ma legitymację czynną , skoro roszczenie o zwrot frachtu jest roszczeniem wynikającym wyłącznie z umowy przewozu, zaś ani powoda, ani (...) nie można uznać za frachtującego.

*W dalszej kolejności zauważyła pozwana ,że konosament o nr (...) załączony do pozwu obejmował dwie strony (a nie jedną jak przedstawił powód), z czego na jednej z nich zawarte były szczegółowe warunki przewozu dodając ,że już na jego przedniej stronie widnieje wzmianka o tym, że ładunek przewożony jest na pokładzie statku, a jako taki - przewożony jest na wyłączne ryzyko załadowcy/frachtującego. Według pozwanej ryzyko to obejmuje również przedpłacony fracht. To zastrzeżenie ma odzwierciedlenie na odwrotnej stronie konosamentu w pkt 9 szczególnych warunków przewozu, w którym wskazano, że w razie żywych zwierząt lub ładunku, co do którego w niniejszym konosamencie stwierdzono, że jest przewożony na pokładzie i tak jest przewożony, przewoźnik nie będzie odpowiedzialny za utratę lub uszkodzenie jakkolwiek spowodowane” podkreślając ,że powód takie warunki zaakceptował. *Pozwana podniosła też zarzut przedawnienia roszczeń powoda.

Powód z stanowiskiem pozwanej się nie zgodził zarzucając, że jest ono sprzeczne z treścią korespondencji pomiędzy nim ,a (...) załączonej do pozwu w której (...) podało, że zwróciło się do pozwanej w imieniu powoda w sprawie ustalenia odpowiedzialności za utratę spornego ładunku, a pozwana odmówiła przyjęcia na siebie odpowiedzialności powołując się na warunki pogodowe, awarię steru oraz warunki przewidziane w konosamencie nr (...). Gdyby (...)

działał we własnym imieniu i na własny rachunek, to taka korespondencja by nie miała sensu. Według powoda występowanie innych podmiotów uczestniczących w przygotowaniu przewozu morskiego „a mianowicie (...) i (...)” – w żaden sposób nie niweczy legitymacji procesowych stron. W szczególności podane przez pozwaną działania (...) przy poborze frachtu nie wykraczają poza standardowe obowiązki agenta przy zawieraniu umów z klientami na rzecz dającego zlecenie (pозwana) i nie powodują utraty biernej legitymacji procesowej, ponieważ zostały przeprowadzone w imieniu strony pozwanej. Uznał za błędne przekonanie pozwanej, że przepis art. 169 § 3 k.m. wyłącza jej odpowiedzialność za utratę ładunku. Wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika za ładunek na pokładzie w trybie art. 169 § 3 pkt 3 k.m. może nastąpić jedynie w przypadku, gdy przewoźnik dochowa obowiązków w zakresie zdolności do żeglugi oraz zdolności ładunkowej przewidzianych w art. 110 k.m. oraz art. 126 § 1 k.m. Zlecenie przewozu ładunku zostało stwierdzone fakturą za fracht, z której to wynika, że powód zgodził się na przewóz ładunku na pokładzie tylko i wyłącznie zgodnie z obowiązującymi w tej mierze normami prawnymi i technicznymi. Pozwana załadowała, rozmieściła i zabezpieczyła ładunek statku (...) w sposób nieprawidłowy w świetle art. 126 § 1 k.m., a pokład statku przygotowała w sposób nieodpowiedni do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia ładunku stosownie do jego właściwości w rozumieniu art. 110 k.m. W ocenie powoda, bezprawność działania pozwanej uniemożliwia jej powołanie się na pkt 9 na odwołaniu konosamentu w celu wykazania umownego wyłączenia odpowiedzialności za rażące niedbalstwo przewoźnika. Niezależnie od powyższego powód podkreślił, iż nigdy nie został związany postanowieniem umownym, wyłączającym lub istotnie ograniczającym odpowiedzialność pozwanej za niewykonanie przewozu lub utratę ładunku, gdyż w stosunkach z pozwaną występował jako konsument, a postanowienie takie stanowi niedozwolone postanowienie umowne w rozumieniu art. 385⁽¹⁾ § 1 k.c. ze względu na treść art. 385⁽³⁾ pkt 2 k.c. Dalej wskazał, że błędny jest wywód pozwanej dotyczący umownej modyfikacji przez strony art. 154 k.m., na którym powód opiera roszczenie o zwrot frachtu. Pozwana stwierdziła, że strony zastąpiły regulację tego przepisu postanowieniem ogólnych warunków przewozu zawartym w pkt 11a na odwołaniu konosamentu, który przewiduje, że przedpłacony fracht, niezależnie od tego czy został rzeczywiście zapłacony, jest uznawany za należny przewoźnikowi z chwilą załadowania ładunku i nie podlega zwrotowi w jakimkolwiek przypadku. Dla ziszczenia się przesłanek zastosowania tego postanowienia - wyłączenia odpowiedzialności za utratę ładunku – niezbędne jest prawidłowe załadowanie statku. Skoro pozwana nie załadowała statku (...) w sposób zgodny z art. 126 § 1 k.m., to nie może powoływać się na ww. pkt 11a. Podobnie trzeba ocenić roszczenie do zwrotu kosztów transportu do portu załadunku poniesionych przez powoda.

*Powód ocenił jako nietrafny zarzut przedawnienia roszczenia. Zaznaczył, że już w zawezwaniu do ugody z 28 listopada 2008 r. domagał się by pozwana zapłaciła kwotę 3445,50 ruro tytułem zwrotu kosztów niewykonanego przewozu morskiego, stąd też bieg przedawnienia roszczenia został przerwany.

2/ W piśmie procesowym z 27 stycznia 2010 r. „złożonym do 30 stycznia 2010 r. (k. 142-150) powód rozszerzył żądanie wnosząc dodatkowo o zasądzenie od pozwanej kwoty 44 301,15 euro „z odsetkami ustawowymi od dnia 6 grudnia 2007 r., w tym :

- 6 300 euro tytułem odszkodowania za utratę należącego do powoda samochodu ciężarowego marki M. (...) o numerze nadwozia (...), utracony przez pozwaną w czasie przewozu ,

- 33 763 euro tytułem odszkodowania za utratę sprzętu elektrotechnicznego, sprzętu elektronicznego i innych rzeczy wyszczególnionych w tabeli wskazanej w przedmiotowym piśmie procesowym, który stanowił ładunek pojazdu utraconego przez pozwaną podczas przewozu za konosamentem nr (...),

- 4 238,15 euro tytułem uzupełnienia kwoty odszkodowania za utratę pojazdu ponad kwotę 6300 euro (czyli do kwoty 10 538,15 euro , obliczonej zgodnie z art. 166 k.m., stanowiącej zwykłą wartość tego pojazdu w porcie przeznaczenia ładunku w N.). Uzasadniając roszczenie powód podał, że przed nadaniem do przewozu morskiego pojazd powoda został on załadowany uprzednio sprzętem w postaci: 15 szt. pomp do dystrybutorów o łącznej wartości 18735 euro; 30 szt. kaset magnetofonowych i przenośnych odtwarzaczy CD o łącznej wartości 900 euro; 15 szt. urządzeń reprograficznych i faksujących różnych marek o łącznej wartości 450 euro; 3 szt. urządzeń kserograficznych marki S. (...) o łącznej wartości 1500 euro; 300 szt. żelazek elektronicznych o łącznej wartości 2100 euro; 20 szt. telewizorów

o łącznej wartości 2000 euro; 20 szt. kuchenek mikrofalowych o łącznej wartości 350 euro; 3 rowerów o łącznej wartości 300 euro, 250 płyt DVD o łącznej wartości 2500 euro; 2 szt. silników do samochodów ciężarowych typu M. (...) o łącznej wartości 3000 euro; zestawu telewizyjnego marki (...) o wartości 1049 euro oraz telewizora marki (...) o wartości 479 euro.

Pozwana w odpowiedzi na rozszerzenie powództwa wniosła o jego oddalenie w całości podtrzymując wszelkie wcześniejsze twierdzenia Nie zgodziła się z tym, że przedłożone przez powoda rachunki mogą dowieść, wbrew wyraźnej treści konosamentu, że samochód załadowany był wskazanym przez powoda sprzętem elektronicznym.

W piśmie z 3 kwietnia 20013 r. powód podniósł, że odbiorca przesyłki tj. (...) przelał na jego rzecz prawa i roszczenia wynikające z konosamentu nr (...). Do pisma został dołączony odpis oświadczenia.

Sąd Okręgowy w Szczecinie wyrokiem z dnia 29 lipca 2013 r. powództwo oddalił i zasądził od powoda O. A. na rzecz pozwanego (...) z siedzibą w L. w Republice (...) kwotę 7217 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego oraz kwotę 1 111,19 zł tytułem zwrotu wydatków; nadto Sąd nakazał pobrać od powoda na rzecz Skarbu Państwa -Sądu Okręgowego w Szczecinie kwotę 9 864 zł tytułem opłaty od rozszerzonego powództwa .

Orzeczenie tej treści zostało oparte na następujących ustaleniach :

w dniu 6 grudnia 2007 r. w (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w S. , jako przewoźnik wydała (...) konosament nr (...), obejmujący przewóz statkiem o nazwie (...) pojazdu samochodu ciężarowego marki M. (...) o numerze nadwozia (...). Zgodnie z konosamentem pojazd na zlecenie powoda miał być przewieziony do portu przeznaczenia L. -T. C. w N., gdzie miał być dostarczony odbiorcy (...). Spedytor (...) działał jako agent odbiorcy, zaś agentem pozwanej był (...). Samochód został załadowany sprzętem w postaci : pomp do dystrybutorów, kaset magnetofonowych i przenośnych odtwarzaczy CD, urządzeniami reprograficznymi i faksującymi, żelazkami elektronicznymi, telewizorami, kuchenkami mikrofalowymi, rowerami, płytami DVD, silnikami do samochodów ciężarowych, zestawem telewizyjnym i telewizorem. Z treści konosamentu wynika, że : powyższy ładunek przyjęto na pokład na ryzyko spedytora. Przewoźnik nie ponosił odpowiedzialności za zadrapania, wgniecenia i rzekomo brakujące pozycje. Spedytorzy (odbiorcy) w sposób wyraźny zgodzili się i zaakceptowali, że armator statku nie będzie ponosił odpowiedzialności za rzeczy załadowane do bagażnika lub innych części pojazdu. Przewoźnik nie będzie ponosił odpowiedzialności za rzeczy osobiste w transportowanych pojazdach. Pojazd załadowano na statek w widocznie dobrym stanie i porządku, bez znajomości ciężaru, wymiarów, oznakowania, numerów, jakości, zawartości i wartości w celu dostarczenia we właściwym porządku i stanie do portu wyładunku do odbiorców lub ich cesjonariuszy w zamian za pokrycie kosztu frachtu i innych opłat wynikających z niniejszego konosamentu.

Powód uiszczył na rzecz (...) fracht za przewóz morski ładunku w kwocie 3445,50 euro, który został następnie zapłacony przez (...) pozwanej.

Podczas przewozu pojazdu w dniu 8 grudnia 2007 r. , z przyczyny złych warunków pogodowych ,przy wietrze SW o sile 9, stanie morza 8 i prędkości około 6-7 węzłów, statek (...) doznał utraty sterowności, przez co nie był w stanie kontynuować rejsu i zdecydowano się na podjęcie operacji ratowniczej. W czasie wystąpienia zdarzenia statek znajdował się u wybrzeży północno-zachodniej Francji około 55 mil morskich od portu w B.. Po trudnej operacji ratowniczej statek został odholowany do wewnętrznego stanowiska kotwicznego w B.. Wskutek kołysania bocznego statku utracono ładunek w postaci 24 samochodów, w tym pojazdu powoda marki M. (...) o numerze nadwozia: (...) – samochody wpadły do morza. Ster statku (...) był uprzednio w eksploatacji ponad trzy lata od ostatniego kompleksowego badania. Ostatnie badanie miał w dniach od 20 do 30 sierpnia 2007 r. Wtedy statek został umieszczony w doku w (...) w celu inspekcji dna, jednakże wtedy przy sterze nie wykonywano żadnych prac (wykonano tylko pomiary luzu na górnym i dolnym czopie).

5 grudnia 2008 r. A. O. złożył wniosek o zawezwanie (...) Sp. z o.o. w S. do próby ugodowej. Wezwał spółkę do zapłaty kwoty 200637,02 zł tytułem odszkodowania za utratę należącego do niego samochodu ciężarowego marki M. (...) o wartości 56 835,30 zł tytułem zwrotu kosztów niewykonanego przewozu morskiego pojazdu wynoszących 13 087,39

zł oraz tytułem odszkodowania za utracony sprzęt elektrotechniczny oraz elektroniczny i inny, który stanowił ładunek utraconego pojazdu 12 8245,37 zł. Do zawarcia ugody przed Sądem nie doszło. Pismem z 1 sierpnia 2008 r. powód wezwał pozwaną do złożenia oświadczenia w sprawie odpowiedzialności za szkodę powstałą na skutek niedostarczenia towaru przewożonego za konosamentem nr (...) wystawionym przez pozwaną w dniu 6 grudnia 2007 r. statkiem (...).

Po tak poczynionych ustaleniach Sąd stwierdził, że powództwo jest bezzasadne. Sąd oceniał zarzuty pozwanej: braku więzi prawnej między stronami, zarzut przedawnienia oraz zarzuty dotyczące pozostałych przesłanek odpowiedzialności tj. zawinienia po stronie pozwanej, wysokości szkody oraz związku przyczynowego. Najdalej idącym był zarzut dotyczący braku więzi prawnej pomiędzy powodem a pozwaną spółką, którego zasadność Sąd pierwszej instancji potwierdził.

Sąd uznał bowiem, że faktu istnienia stosunku obligacyjnego między stronami nie potwierdza ani dołączony do pozwu konosament, ani pozostałe dowody. Wskazał przy tym, że zgodnie z treścią przepisu art. 131 ustawy z 18 września 2001 r. Kodeks morski konosament stanowi dowód przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu i jest dokumentem legitymującym do dysponowania tym ładunkiem i do jego odbioru. Konosament stwarza domniemanie przyjęcia na statek przez przewoźnika określonego ładunku do przewozu w takiej ilości i stanie, jak to uwidoczono w konosamencie. Tak więc konosament stanowi o stosunku prawnym pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą ładunku. Postanowienia umowy przewozu wiążą odbiorcę tylko wówczas, gdy konosament do nich odsyła. Poszczególne elementy konosamentu zostały wskazane w art. 136 k.c., i tak konosament powinien zatem zawierać m.in.: oznaczenie przewoźnika, załadowcy i odbiorcy, nazwę statku i miejsca załadowania oraz nazwę miejsca wyładowania. W tej sprawie z oznaczeń zawartych w konosamencie wynika, że załadowcą jest (...), odbiorcą P. D. A., a przewoźnikiem poprzednik prawny pozwanego (tj. (...) sp. z o.o.). Z konosamentu nie wynika zatem, żeby powód był chociażby tylko załadowcą (tj. osobą tylko dostarczającą ładunek przewoźnikowi). Nie wynika również, żeby powód był frachtującym (tj. kontrahentem przewoźnika). Konosament jest dokumentem, który stanowi o stosunku prawnym pomiędzy przewoźnikiem, a odbiorcą ładunku, uprawnia do odbioru ładunku i w trakcie jego transportu może w wyniku umów handlowych być wielokrotnie przenoszony na kolejnych odbiorców (art. 135 k.m.). Oznacza to, że konosament należy odróżnić od samej umowy przewozu, która może zostać zawarta w dowolnej formie. Kodeks morski nie zawiera przepisu nakazującego zachowanie określonej formy umowy przewozu ładunku. Zasady dobrej praktyki wymagały jeszcze niedawno formy pisemnego potwierdzenia faktu zawarcia umowy. Obecnie powszechnie używana i akceptowana jest forma komunikacji elektronicznej, a umowy zawiera się przy użyciu poczty elektronicznej oraz specjalnych systemów komputerowych i witryn udostępnianych przez przewoźników. Częściej formy pisemnej przestrzega się jeszcze przy podpisywaniu czarterpartii, choć i w tym wypadku strony umowy nie wymieniają się zazwyczaj oryginałami umów, lecz przesyłają sobie drogą elektroniczną podpisane i następnie zeskanowane dokumenty. Przenosząc te uwagi do sprawy Sąd ocenił, że powód nie wykazał by był stroną umowy przewozu lub innej zobowiązującej pozwaną do zapłaty. Powód twierdząc, że opłatę za przewóz uiścił „agentowi pozwanej” nie wykazał by (...) tym agentem rzeczywiście była. Z przedłożonej faktury 6 grudnia 2007 r. nie wynika, że (...) był agentem pozwanej, nie wynika to również z innych dowodów wskazanych powoda. Takim twierdzeniom powoda zaprzeczyli w swoich zeznaniach świadkowie B. R. i R. K. Świadcowie powoda - L. E., I.-E. O. i H. twierdzeń powoda nie wzmocnili. Również zeznania powoda nie dowodzą faktu zawarcia umowy z przewoźnikiem skoro wskazał on jedynie na stosunek prawny z (...).

Orzekając Sąd pierwszej instancji miał na uwadze i to, że 4 kwietnia 2013 r. powód dołączył oświadczenie odbiorcy ładunku o przelewie na jego rzecz praw i roszczeń wynikających z konosamentu nr (...) z 6 grudnia 2007 r. Jednocześnie Sąd dostrzegł, że oświadczenie nie zawiera w ogóle daty, a nadto że zostało przedłożone niemal 4 lat po wniesieniu pozwu i wezwaniu spółki do złożenia oświadczenia w sprawie odpowiedzialności za szkodę (z sierpnia 2008 r.). Do tego powód wcześniej nawet nie sygnalizował, że dochodzi zapłaty wierzytelności nabytej w drodze umowy przelewu. Powód przesłuchiwany w dniu 9 kwietnia 2013 r. wskazał na fakt przelewu wierzytelności, ale nie wskazał jego daty. To wszystko, według Sądu Okręgowego, uprawnia do wniosku, że przelew został dokonany bezpośrednio przez złożeniem dokumentu w Sądzie, a brak daty ma ukryć fakt, iż roszczenie odbiorcy przed dokonaniem przelewu uległo przedawnieniu. Roszczenia do przewoźnika związane z ładunkiem, wynikające z konosamentu, przedawniają

się z upływem roku od dnia, w którym wydanie ładunku nastąpiło lub miało nastąpić (art. 108 § 2 k.m.). Odbiorca dokonał przelewu właśnie takich roszczeń, co wynika wprost z treści oświadczenia. Choć powód nie wskazał, kiedy miało nastąpić wydanie ładunku, to jednak z właściwości tego rodzaju zobowiązań (art. 455 k.c.) wynika, że powinno to nastąpić niezwłocznie po zakończeniu rejsu na trasie A. – L. tj. po upływie do kilku tygodni. Ponieważ ładunek został przyjęty na statek (...) 6 grudnia 2007 r. to oznacza, że roszczenie odbiorcy uległo przedawnieniu najpóźniej w styczniu - lutym 2009 r. To oznacza, że odbiorca ładunku dokonał przelewu roszczenia już przedawnionego. To z kolei prowadzi do wniosku, że zarzut przedawnienia podniesiony przez pozwaną w oparciu o przepis art. 108 § 2 k.m. okazała się zasadny .

W konsekwencji takich ustaleń Sąd przyjął, że powód nie zawarł z pozwanym umowy przewozu, a roszczenia wynikające z konosamentu przelane przez odbiorcę ładunku na jego rzecz uległy przedawnieniu co oznaczało, że powództwo podlega oddaleniu- zarówno co do żądania zwrotu frachtu (zapłaconego (...)) jak i roszczeń odszkodowawczych.

W takim stanie sprawy Sąd za niecelowe uznał badanie pozostałych przesłanek odpowiedzialności przewoźnika, wskazanych w przepisach przytoczonych przez powoda w piśmie z 3 października 2012 r. tj. : art. 154 § 1, art. 110, art. 126 § 1, art. 139 § 1 w zw. z art. 138 § 1, art. 165 § 1, art. 166 § 1 i § 2 kodeksu morskiego oraz przepisów kodeksu cywilnego- art. 361 § 1 i art. 471 § 1. W szczególności bezprzedmiotowe było badanie winy po stronie przewoźnika, wysokości szkody oraz związku przyczynowego. Uzasadniało to ostatecznie rezygnację ze świadka K. O. oraz biegłego . Sąd pominął również wnioskowany przez powoda dowód z przesłuchania za pozwanego prezesa zarządu J. W., ponieważ pozwany wniósł o oddalenie tego wniosku, gdyż ma on wiedzę na ten temat wyłącznie z dokumentów i sprawozdań osób trzecich .

O kosztach procesu Sąd orzekł zgodnie z jego wynikiem - art. 98 k.p.c. w zw. z § 6 ust. 7 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 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, w granicach wynikających z zestawienia kosztów . Sąd nakazał powodowi pokrycie poniesionych przez pozwanego kosztów tłumaczy w wys. 311,19 zł i 800 zł oraz uiszczenie opłaty od rozszerzonego powództwa.

Powód od wyroku Sądu Okręgowego złożył apelację zaskarżając orzeczenie w całości i wnosząc o zmianę skarżonego orzeczenia przez uwzględnienie powództwa w całości, a w przypadku ustalenia, że Sąd pierwszej instancji nie rozpoznał istoty sprawy albo że wydanie wyroku wymaga przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości wniósł o uchylenie zaskarżonego orzeczenia i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania temu Sądowi .Powód nadto wniósł o zasądzenie od pozwanego kosztów postępowania apelacyjnego wraz z przepisnymi według norm kosztami zastępstwa procesowego. Orzeczeniu Sądu pierwszej instancji apelujący zarzucił naruszenie przepisów :

1.a./ art. 6 k.c. w zw. z art. 131 § 1 i art. 103 k.m. poprzez błędne ustalenie, że nie udowodnił, iż był stroną zawartej z pozwanym umowy przewozu, gdyż wystawiony przez pozwanego zgodnie z art. 129 § 1k.m. konosament nr (...) według art. 131 § 1k.m.,(...) stanowi dowód przyjęcia ładunku (...) w celu przewozu (...)" . Skoro ładunek został przyjęty do przewozu, to znaczy, że pozwany jako przewoźnik zgodnie z art. 103 k.m. podjął się (zobowiązał się do) przewiezienia ładunku drogą morską za wynagrodzeniem (frachtem) zapłaconym przez powoda, co jest równoznaczne z zawarciem umowy przewozu pomiędzy powodem i pozwanym;

b./ art. 103 k.m. przez błędne przyjęcie, że powód który opłacił fracht nie był stroną umowy przewozu morskiego jako frachtujący, co jest równoznaczne z niedopuszczalnym w świetle art. 103 k.m. twierdzeniem, że w/w przewóz morski został podjęty bezumownie, gdyż nikt poza powodem będącym wyłącznym dysponentem ładunku nie zlecał przewozu objętego konosamentem nr (...) (powód by jedynym frachtującym, dostarczył ładunek przewoźnikowi poprzez załadowcę (...) zgodnie z dyspozycją art. 105 § 3 zdanie pierwsze k.m.);

c./ art. 105 § 1 k.m. w zw. z art. 104 pkt 2 k.m. poprzez zanegowanie, że powód w stosunku do pozwanego przewoźnika występuje jako frachtujący, czyli osoba zlecająca przewóz będąca stroną umowy przewozu ładunku

(umowy bukingowej z art. 104 pkt 2 km) przyjętego na statek (...) za konosamentem nr (...) wystawionym po zapłacie frachtu przez powoda;

d./ art. 136 § 1k.m. w zw. z art. 233 § 1k.p.c. poprzez błędne ustalenie w oparciu o treść konosamentu nr (...), że powód nie był frachtującym, gdy tymczasem art. 136 § 1 k.m. nie zobowiązuje do podawania w konosamencie (niezależnie od jego rodzaju) oznaczenia frachtującego, a konosament to nie jest dokument będący umową przewozu (por. art. 131 § 1 i § 3 KM);

e./ art. 231k.p.c. przez brak zastosowania, bo gdyby Sąd I instancji zastosował ten przepis, to doszedłby do wniosku, że skoro odpłatność stanowi essentialia negotii umowy przewozu (art. 103 k.m.), to wystawienie przez pozwanego konosamentu nr (...) (będącego potwierdzeniem przyjęcia ładunku w celu przewozu) i wykonywanie przewozu za tym konosamentem należy uznać za dowód zawarcia tej umowy z powodem, zwłaszcza, że nikt inny poza powodem nie zapłacił frachtu za przewiezienie ładunku objętego roszczeniami pozwu;

f./ art. 154 § 1 k.m. przez oddalenie roszczeń powoda w zakresie zwrotu opłaconego z góry frachtu (k. 19), pomimo ustalenia w zaskarżonym wyroku, że pozwany podczas przewozu morskiego utracił ładunek powierzony mu przez powoda, co jest jedyną wystarczającą przesłanką uwzględnienia żądań na podstawie w/w przepisu;

g./ art. 361 § 1 k.c. zw. z art. 1 § 2 k.m. na skutek oddalenia roszczeń powoda w zakresie kosztów transportu lądowego ładunku do portu załadunku na statek (...) poniesionych przez powoda, pomimo że koszty te pozostają w związku z przewozem za konosamentem nr (...), gdyż powód nie mógł dostarczyć ładunku na S. (...) bez poniesienia tych kosztów;

h./ art. 165 § 1 k.m. oraz art. 166 § 1 i § 2 k.m. poprzez oddalenie roszczeń powoda o odszkodowanie za pojazd utracony przez pozwanego, według wartości w porcie przeznaczenia, gdyż przepisy te potwierdzają zasadność roszczenia powoda;

i. / art. 139 § 1 k.m. poprzez brak zastosowania, albowiem prawidłowe zastosowanie tych przepisów powinno spowodować ustalenie, że pozwany jako przewoźnik ponosi odpowiedzialność za należyte wykonanie swoich obowiązków na całej trasie objętej konosamentem, aż do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy;

j. / art. 110 k.m. i art. 126 § 1 k.m. poprzez brak zastosowania, bowiem prawidłowe zastosowanie tych przepisów powinno spowodować ustalenie, że pozwany:

- przygotował pokład S. (...) w sposób nieodpowiedni do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia ładunku powoda,
- załadował, rozmieścił oraz zabezpieczył (zasztauował) ładunek S. (...) w sposób nieprawidłowy w świetle art. 126 § 1 KM i niezgodnie z Podręcznikiem Mocowania Ładunku ((...)) oraz Planem Załadunku Statku ((...)),
- zastosował nieodpowiednie do istniejących warunków pogodowych oraz właściwości przewożonego ładunku liny i haki do zamocowania ładunku, to jest do utraconego pojazdu powoda,
- źle zasztauował ładunek, którego mocowania na pokładzie okazały się niewystarczające do warunków przewozu;

Brak zachowania przez pozwanego wymogów przewidzianych art. 110 KM i art. 126 § 1 KM poskutkowało zwiększonym rozmiarem szkód (por. m.in. ilość pojazdów i innych ładunków, które znalazły się za burtą statku (...), zdjęcia k. 31 i 37 akt) oraz utratą ładunku powoda przewożonego za konosamentem nr (...).

Powód zaskarżonemu wyrokowi powód zarzucił nadto naruszenie przepisów :

k. / art. 316 § 1 k.p.c. i art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 511 k.c. i art. 135 § 2 pkt 1 k.m. przez ustalenie praeter legem, że skoro Oświadczenie Pana P. D. A. o przelewie na rzecz powoda praw i roszczeń wynikających z Konosamentu liniowego (...)nr(...) z dnia 6 grudnia 2007 r. nie zostało opatrzone datą, to: „(...) przelew został dokonany bezpośrednio przed jego złożeniem w Sądzie, a brak daty ma ukryć fakt, że roszczenie odbiorcy przed dokonaniem przelewu

uległo przedawnieniu." Art. 511 k.c. ustanawiający formę pisemną przelewu wierzytelności dla celów dowodowych oraz przepisy kodeksu morskiego dotyczące konosamentu (w tym art. 135 § 2 pkt 1) nie przewidują wymogu opatrzenia przelewu datą. Natomiast zgodnie z art. 316 § 1 k.p.c. sąd wydaje wyrok biorąc za podstawę stan rzeczy istniejący w chwili zamknięcia rozprawy. Z tej przyczyny nie było uprawnione wnioskowanie, że brak daty na Oświadczeniu o przelewie oznacza, że przelew został dokonany bezpośrednio przed złożeniem w Sądzie w celu ukrycia, iż roszczenie odbiorcy przed dokonaniem przelewu uległo przedawnieniu. Uzasadniając tak skonstruowane zarzuty powód przekonywał, że Sąd pierwszej instancji błędnie - na podstawie ocenianego konosamentu - ustalił, że załadowcą ładunku był (...), odbiorcą P. D. A., przewoźnikiem pozwany (rozumiany jako poprzednik prawny pozwanego - (...) Sp. z o.o.), a powód nie był frachtującym co skutkowało wnioskiem o braku więzi prawnej między powodem a pozwanym. Powód przyznał, że faktycznie nie jest uwidoczony jako frachtujący dodając, że nie jest w tym charakterze wskazana także jakkolwiek inna osoba. Treść konosamentu, a w szczególności brak wymienienia w nim powoda jako frachtującego, nie przesądza jednak o jego statusie. Ustawodawca określając obligatoryjną treść konosamentu (art. 136 § 1 pkt 1-13 k.m.) nie zobowiązał do wskazania frachtującego. Pierwsze trzy punkty powołanego przepisu odnoszące się do podmiotów uczestniczących w przewozie morskim wskazują jedynie, że konosament powinien zawierać: oznaczenie przewoźnika (w konkretnym przypadku: (...) Sp. z o.o.); oznaczenie załadowcy (w konkretnym przypadku: (...)) oraz oznaczenie odbiorcy (w konkretnym przypadku: P. D. A.). Konosament nie przesądza o zawarciu umowy o przewóz, stanowi natomiast dowód przyjęcia ładunku w nim oznaczonego na statek w celu przewozu. Przez umowę przewozu ładunku przewoźnik podejmuje się za wynagrodzeniem do przewiezienia rzeczy drogą morską (art. 103 k.m.). Jeżeli zatem ładunek został przyjęty do przewozu, co potwierdza konosament to znaczy, że pozwany jako przewoźnik zobowiązał się do przewiezienia tego ładunku drogą morską za wynagrodzeniem (frachtem) zapłaconym przez powoda, co jest równoznaczne z zawarciem umowy przewozu pomiędzy powodem i pozwanym. Z przedstawionej definicji legalnej wynika, że umowa przewozu jest umową dwustronnie zobowiązującą, kauzalną, wzajemną i odpłatną. Świadczenie frachtu przez powoda jest świadczeniem wzajemnym wobec świadczenia przewozu przez przewoźnika, tzn. jest odpowiednikiem świadczenia przewozu (por. art. 487 § 2 KC). Skoro to powód zapłacił fracht, nie jest możliwe, aby ktoś inny aniżeli on był frachtującym. Podstawowym dokumentem wykazującym uprawnienia powoda jako strony umowy przewozu - frachtującego jest załączona do pozwu faktura nr (...) z dnia 6.12.07 wystawiona przez (...) za fracht w wysokości 3.445,50 euro, w której powoda oznaczono jako klienta przewozu morskiego realizowanego przez pozwanego jako przewoźnika S. (...). To powód będący wyłącznym dysponentem ładunku przewożonego za konosamentem nr (...) zlecał jego przewóz, za co zapłacił stosowne wynagrodzenie. Frachtującym w każdym razie nie był (...) wskazany w konosamencie jako załadowca. Do tego (...) w korespondencji e-mail z 20.12.07 wskazał, że zwrócił się do pozwanego w imieniu powoda w sprawie ustalenia odpowiedzialności za utratę ładunku. Gdyby (...) sam był frachtującym, zwróciłby się do pozwanego we własnym imieniu, a nie w imieniu powoda.

Powód podkreślił, że przepis art. 105 § 1 k.m. dostarcza opisowej definicji frachtującego, który wedle tego przepisu może być czarterującym lub bukującym. Z konosamentu nr (...) wynika, że pozwany przyjął na pokład w celu przewozu ładunek będący rzeczą (pojazd należący do powoda), a zatem umowa, na podstawie której pozwany podjął się za wynagrodzeniem przewiezienia drogą morską miała status umowy bukingowej (art. 104 pkt 2 KM w zw. z art. 103 KM). Potwierdzeniem nawiązania stosunku prawnego pomiędzy powodem a pozwanym jest podjęcie przez pozwanego przewoźnika przewozu morskiego. Jeżeli odpłatność stanowi essentialia negotii umowy przewozu, to wystawienie konosamentu i podjęcie przewozu za tym konosamentem przez pozwanego należy uznać za potwierdzenie zawarcia tej umowy z powodem, jeżeli nikt inny poza powodem nie zapłacił za przewiezienie ładunku objętego roszczeniami pozwu. Fakt ten powinien zostać ustalony na zasadzie art. 231 k.p.c.

Pozwana w odpowiedzi na apelację powoda wniosła o jej oddalenie domagając się jednocześnie zasądzenia od skarżącego kosztów postępowania apelacyjnego.

Pozwana wniosła zażalenie na postanowienie Sądu Okręgowego zawarte w pkt II wyroku z dnia 29 lipca 2013 r. zaskarżając to orzeczenie w części tj. co do oddalenia kwoty kosztów postępowania w kwocie 7.133,91 zł.

Zaskarżonemu orzeczeniu pozwana zarzuciła naruszenie art. 98§ k.p.c. z przyczyny zasądzenie od powoda na jej rzecz jedynie części kosztów procesu. W konsekwencji pozwana wniosła o zmianę powyższego rozstrzygnięcia przez zasądzenie od powoda dalszej kwoty 7.133,01 zł kosztów postępowania (dalszego wynagrodzenia pełnomocnika procesowego oraz zwrot poniesionych w sprawie wydatków - na koszty tłumaczeń pism z języka angielskiego na język polski.

Powód wnosił o oddalenie zażalenia pozwanej jako nieuzasadnionego , szerzej takie swoje stanowisko uzasadniając.

Sąd Apelacyjny zważył co następuje :

apelacja powoda podobnie jak zażalenie pozwanej jako bezzasadne podlegały oddaleniu.

W obecnie obowiązującej procedurze cywilnej sąd drugiej instancji rozpoznający sprawę na skutek apelacji nie jest związany przedstawionymi w niej zarzutami dotyczącymi naruszenia prawa materialnego, wiążą go natomiast zarzuty dotyczące naruszenia prawa procesowego; w granicach zaskarżenia bierze jednak z urzędu pod uwagę nieważność postępowania (uchwała Sądu Najwyższego 7 sędziów z dnia 31 stycznia 2008 r., III CZP 49/07, Lex nr 341125). W tej sprawie skarżący nieważności nie zarzucał , a Sąd odwoławczy z urzędu jej nie stwierdził . Powód w apelacji sformułował zarzuty naruszenia prawa procesowego jak i materialnego . By zaś ocenić zasadność procesowych zarzutów apelacyjnych należy ustalić podstawę faktyczną wydanego w sprawie orzeczenia. Ustalenie podstawy faktycznej rozstrzygnięcia przebiega zawsze w kilku etapach , z których najważniejsze są dwa : wprowadzenie do procesu właściwego materiału faktycznego , czyli faktów mających dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie oraz ustalenie prawdziwości tych faktów ,co następuje z reguły w drodze postępowania dowodowego . Podkreślić przy tym należy ,że zakres przedmiotowy i podmiotowy procesu zostaje określony przez stronę powodową w pozwie, który jako szczególnie pismo procesowe musi zawierać, obok dokładnie określonego żądania ,również przytoczenie okoliczności faktycznych uzasadniających to żądanie . Dopiero po ustaleniu stanu faktycznego rozpoznawanej sprawy Sąd dokonuje jego kwalifikacji prawnej.

Co do faktów : statek (...) był zarejestrowany w V., pływał pod banderą M., jego właścicielem był L. L. z siedzibą na M. ; armatorem – (...) Sp. z o.o. w G. ,(k.503) ,poprzednicze prawnej pozwanej był wycarterowany na czas (k.203). Co do zasady przez umowę czarteru na czas rozumiemy umowę między armatorem a czarterującym , na podstawie której armator oddaje do dyspozycji swojemu kontrahentowi statek wraz z całą załogą w celu użytkowania go przez ustalony czas i w określony sposób (art. 188 i dalsze k.m.).

Pozwana przyznała ,że jest podmiotem trudniącym się przewozem morskim oraz to ,że jej agentem morskim był (...)Zaprzeczyła natomiast stanowczo by również (...) był jej agentem dodając ,że z konosamentu wynika jedynie to ,iż (...) był agentem odbiorcy towaru wskazanego w konosamencie . Pozwana zaprzeczyła by w wyniku działań (...) doszło też do zawarcia umowy przewozu, której stroną byłby z jednej strony jako frachtujący byłby powód, a z drugiej pozwana jako przewoźnik. Według pozwanej (...) działał jako załadowca i jednocześnie frachtujący bądź też jako załadowca , któremu inny podmiot działający jako frachtujący zlecił załadunek towaru na statek. Z treści konosamentu można wnioskować ,że jeżeli (...) zawierał już jakąś umowę przewozu to nie w imieniu pozwanej jako przewoźnika , a odbiorcy towaru , który występował jako frachtujący. To ,że powód zapłacił na rzecz (...) fracht nie oznacza ,że był on zapłacony w wykonaniu zawartej umowy przewozu , której stroną byli powód i pozwana. Zapłata frachtu przez powoda (...) nie oznacza-według pozwanej ,że to odbiorca nie był w istocie frachtującym. Stąd powód może mieć roszczenia jedynie w stosunku do (...) , a ten ostatni podmiot ewentualnie do pozwanej. Pozwana podkreśliła ,że treść konosamentu jest zgodna z żądaniem załadowcy .

Stronami umowy przewozu są przewoźnik oraz frachtujący . Przewoźnikiem morskim jest podmiot ,który podejmuje się , we własnym imieniu ,za wynagrodzeniem ,przewiezienia rzeczy drogą morską. Przewoźnikiem może być zarówno armator statku którym przewóz jest realizowany , jak i pomiot ,który nie jest armatorem, ale dysponuje statkiem (lub miejscem na statku) na podstawie tytułu prawnego . Stąd powszechne jest w obrocie morskim wyróżnienie przewoźnika umownego ,który jest stroną umowy przewozu ładunku i przewoźnika faktycznego ,który przewóz

rzeczywiście wykonuje choć oczywiście przewoźnik umowy może być przewoźnikiem faktycznym. Frachtujący może być czarterującym lub bukującym. W praktyce żeglugowej transport ładunków może być realizowany na podstawie umów wprowadzających różnego rodzaju rozwiązania hybrydowe, niepodlegające jednoznacznej kwalifikacji. W umowie czarterowej przewoźnik oddaje całą lub określoną część przestrzeni ładunkowej statku pod ładunek na jedną lub kilka podróży. W umowie statek, którym przewóz ma nastąpić, jest określony. Z kolei umowa bukingowa dotyczy przewozu poszczególnych rzeczy lub ładunku określonego według rodzaju, ilości, miary lub wagi. Potwierdzeniem zawarcia tej umowy jest nota bukowania. Umowa ta jest wykorzystywana w żegludze liniowej. W praktyce spotyka się różne odmiany umowy przewozu.

Z kolei agent morski to stały przedstawiciel armatora działający na podstawie umowy agencyjnej. Podejmuje się ona za wynagrodzeniem dokonywania czynności wynikające z umowy agencyjnej związanych z żeglugą morską oraz szeroko rozumianą obsługą statków (art. 201-207 k.m.). Działalność agenta morskiego jest rodzajem pośrednictwa handlowego. Agent morski wykonuje wiele zadań i funkcji, w tym pośredniczy w zawieraniu umów dla swojego mocodawcy, kwotuje stawki frachtowe. Istnieje możliwość działania przez agenta morskiego również na rzecz drugiej umawiającej się strony, jeżeli armator wyrazi na to zgodę. Jest to wyjątkowa sytuacja, gdzie agent reprezentuje obie strony i w takim wypadku otrzymuje wynagrodzenie od obu stron kontraktu.

Powód nie posiada pisemnej umowy przewozu morskiego ładunku zawartej z pozwaną, nie twierdził zresztą by taką umowę zawierał, powód jednak, w ocenie Sądu pierwszej instancji, a z którą to oceną Sąd Odwoławczy w pełni się zgadza (co czyni zbędnym powtarzanie całości ustaleń faktycznych w sprawie poczynionych) nie wykazał też faktu zawarcia ustnej umowy przewozu. Z zeznań samego powoda wynika, że z pozwaną nie miał żadnego kontaktu, niczego nigdy z nią nie uzgadniał, nie dokonywał też w ogóle wyboru przewoźnika (k.989,1014). Z zeznań świadka B. R., w tamtym czasie kierownika linii - Afryka Zachodnia u pozwanej, podobnie jak i z zeznań R. K., pracownicy (...), wynika, że agentem morskim pozwanej była na podstawie umowy z dnia 1 czerwca 2004 r. właśnie (...) (k.871-5). Powyższe twierdziła od początku sama pozwana. Brak jest z kolei jakichkolwiek podstaw dla przyjęcia, że ten agent morski reprezentował dwie strony umowy przewozu morskiego, tj. również kontrahenta przewoźnika. Z niezwykle istotnych dla ustalenia stanu faktycznego sprawy zeznań świadka B. R. wynika nadto, że E. łączyła w 2007 roku umowa z (...), której przedmiotem było wykorzystanie przez (...) całego pokładu statku (...), za co spółka ta uiszczala opłaty mające charakter frachtu ryczałtowego na rzecz pozwanej (k. 634-5). (...) dokonywała też sztautowania i mocowania ładunku, do niego należały środki użyte do mocowania samego ładunku na pokładzie statku. Fizycznie czynności te były wykonywane przez kolejną spółkę, a mianowicie (...), na zlecenie (...). Fracht w postaci zryczałtowanej opłaty (...) przekazała agentowi przewoźnika (...) w A., a ten 31.01.2008 r. przekazał z tego tytułu kwotę 70.823,80 euro pozwanej (k.214). Tak więc z zeznań samego powoda nie wynika fakt zawarcia przez niego umowy przewozu z pozwaną jako przewoźnikiem, z drugiej strony pozwana dowodowo wykazywała, że to (...) zawierał umowy o przewóz towarów na pokładzie statku (...), za co uiszczala ryczałtowe wynagrodzenie (ryczałtowy fracht). Takie rozwiązanie jest oczywiście możliwe, zgodnie z poczynionymi wyżej rozważaniami, co do dopuszczalności oddania również części przestrzeni ładunkowej statku innemu podmiotowi na jedną czy też więcej podróży do wyłącznego korzystania. Niesporne jest przy tym w sprawie, że (...) był agentem odbiorcy ładunku, który miał być dostarczony do L. w N., o czym jeszcze dalej będzie mowa. Zasadniczo odbiorcą ładunku jest osoba na rzecz której umowa została zawarta (zob. art. 392 k.c.) lub, która dysponuje prawem odbioru ładunku np. jako nabywca konosamentu.

Przy przewozie morskim odrębną pozycję zajmuje załadowca. Jest to osoba, która w wykonaniu obowiązku frachtującego dostarcza przewoźnikowi ładunek do przewozu. Funkcję załadowcy może pełnić sam frachtujący (aczkolwiek polskie prawo wprowadza rozróżnienie pojęcia załadowcy i frachtującego). Właściwe przepisy kodeksu morskiego mają wówczas zastosowanie do frachtującego, który sam dostarcza ładunek przewoźnikowi. W morskim transporcie towarowym list przewozowy czyli konosament, wydawany jest na żądanie załadowcy (najczęściej podmiotu niebędącego nadawcą ładunku, lecz działającego w jego imieniu). W konosamencie jego wystawca, zawsze przewoźnik morski - w rozpoznawanej sprawie niewątpliwie była to pozwana, potwierdza przyjęcie ładunku do przewozu - art. 129 §1 k.m. (niedokładności lub fałszywe oznaczenie przewoźnika rodzi po stronie armatora statku, na który ładunek załadowano, obowiązek odszkodowawczy za wynikłą stąd szkodę, z zachowaniem

prawa regresu do przewoźnika -art. 136§2 k.m. W przypadku konosamentów podpisanych przez kapitana statku oddanego w czarter na czas , bez wskazania ,że kapitan działa w imieniu czarterującego, armator i czarterujący ponoszą solidarną odpowiedzialność za zobowiązania z konosamentu –art. 194§2 i §3 k.m.). Konosament stanowi podstawę zobowiązania przewoźnika do wydania przesyłki w porcie przeznaczenia osobie legitymującej się prawnym posiadaniem konosamentu i daje jego posiadaczowi tytuł do dysponowania ładunkiem , czyli jak mówi przepis „do rozporządzania nim i do jego odbioru,„ (art. 131 §1 k.m.).Wystawienie konosamentu nie ma charakteru obligatoryjnego , strony mogą w umowie postanowić o niewydawaniu konosamentu „zastąpienie „ go morskim listem przewozowym, ale jeżeli tego nie uczynią przewoźnik zobowiązany jest na żądanie załadowcy konosament wystawić. Wystawianie konosamentu jest w morskiej praktyce handlowej przewozu towarów regułą we wszystkich umowach przewozu w transporcie morskim , tj. zarówno przy wykonywaniu umów czarterowych ,jak i bukingowych, choć znaczenie i funkcje tego dokumentu spełniane nie są w obu kategoriach umów identyczne. W pierwszej sytuacji frachtujący ,czyli nadawca, występując w roli bukingującego lub czarterującego ,jest wciąż posiadaczem konosamentu. Wówczas treść stosunku prawnego między nim , a przewoźnikiem określona jest w samej umowie (bukingowej lub czarterowej) ,zawartej przed wydaniem ładunku przewoźnikowi, a konosament sprowadzony jest do roli dokumentu potwierdzającego przyjęcie przez przewoźnika ładunku i zobowiązującego się do jego wydania na warunkach niesprzecznych z treścią umowy. Jedynie kiedy umowa odwołuje się wprost do treści konosamentu ,co może mieć miejsce zwłaszcza w transportowej umowie czarterowej , jego postanowienia wiążąco kształtują prawa i obowiązki obu stron. Dlatego w sytuacji istnienia rozbieżności pomiędzy postanowieniami umowy i konosamentu właściwym dla oceny stosunku prawnego między tymi podmiotami będą postanowienia umowy , a nie konosamentu. Inaczej natomiast przedstawia się znaczenie tego dokumentu gdy posiadaczem konosamentu jest inna ,niż strona umowy przewozowej ,osoba. Najczęściej jest nią odbiorca. Zgodnie z art. 131 § 3 k.m. o treści stosunku prawnego łączącego tę osobę z przewoźnikiem stanowi konosament , a nie umowa przewozu , której ta osoba nie jest stroną. Postanowienia tej umowy wiążą tę osobę (zwykle odbiorcę) tylko gdy konosament bezpośrednio do niej odsyła i to pod określonymi warunkami .Z konosamentu wynika zatem jednostronne zobowiązanie przewoźnika do wydania osobie legitymującej się jego posiadaniem oznaczonego w nim ładunku , przy czym przewoźnikowi na podstawie tego dokumentu nie przysługuje wobec tej osoby żadne bezpośrednie roszczenie ,zanim nie przyjmie ona ładunku (art. 146§1 k.m.). W literaturze podkreśla się ,że stwierdzenie powyższe stanowi o istotnej różnicy między konosamentem , którego wystawienie jest czynnością jednostronną , i wynikającym z niego zobowiązaniem przewoźnika , a umową przewozu , będącą czynnością dwustronnie zobowiązującą i wynikającymi z niej obowiązkami przewoźnika. I nie zmienia tej oceny możliwość objęcia przez konosament całej treści umowy przewozu. Wystawienie konosamentu następuje po załadowaniu towarów na statek w chwili podpisania go przez osobę upoważnioną przez przewoźnika , w szczególności przez kapitana lub agenta statku (zob. Umowa przewozu w transporcie towarowym - Mirosław Stec, Zakamycze 2005 ,s.158-159,s.160). Konosament , wystawiony w wykonaniu umowy przewozu ,po przyjęciu ładunku do przewozu , a zazwyczaj dopiero po załadowaniu ładunku na statek nie jest równoznaczny z zawarciem umowy przewozu. Nie jest dokumentem stwierdzającym zawarcie umowy przewozu i określającym jej treść. Wystawienie konosamentu dowodzi jedynie uprzedniego zawarcia umowy przewozu ,nie pozwala na wskazanie kontrahenta przewoźnika - frachtującego (zob. Leksykon prawa morskiego -pod red. Doroty Pyć i Iwony Zuzewicz –Wiewiórkowskiej, Wydawnictwo C.H.Beck.,Warszawa 2013 r.,s.256). Inaczej jest w przypadku morskiego listu przewozowego ,którym to pojęciem określa się dokument wystawiony przez przewoźnika ,potwierdzający przyjęcie oznaczonego ładunku do przewozu i zobowiązujący przewoźnika do wydania ładunku określonemu odbiorcy . Morski list przewozowy nie jest papierem wartościowym i jest pozbawiony cech przenaszalności , i w przeciwieństwie do konosamentu , jest dowodem zawarcia umowy przewozu. W praktyce występują ujednoliczone formularze konosamentów ,które wypełniane są przez załadowcę i ,jako komplet ,zostają przedstawione przewoźnikowi do podpisu. Załadowca ponosi odpowiedzialność wobec przewoźnika za prawdziwość danych zawartych w konosamencie. Konosament wydawany jest w tylu jednobrzmiących egzemplarzach , ile zażąda załadowca , każdy z nich ma walor oryginału. Odpis konosamentu towarzyszy ładunkowi w trakcie przewozu (art. 133 k.m.). Konosament imienny , a taki jest przedmiotem oceny w rozpoznawanej sprawie , zostaje wystawiony na imiennie określonego odbiorcę (a nie załadowcę) , który jest uprawniony do rozporządzenia ładunkiem i do jego odbioru (art. 134§1.1 k.m.). Przy przenoszeniu wynikających z niego praw wymagane jest (art. 135 §2 k.m.) wykorzystanie konstrukcji przelewu wierzytelności przewidzianej w odpowiednich przepisach (art. 509 i n. k.c.). Ich zastosowanie przesądza wstąpienie

nabywcy w prawa poprzednika w chwili zawarcia umowy przelewu i wydania konosamentu (co wynika z art. 921⁸ k.c.), a ponadto oznacza m.in. konieczność : po pierwsze – zachowania formy pisemnej pod rygorem powstania określonych skutków dowodowych (ad probationem) ,po drugie – zawiadomienie przewoźnika przez zbywcę lub nabywcę o dokonanej transakcji , bowiem w zasadzie - dopiero z tą datą przelew staje się wobec niego skuteczny.

Reasumując :konosament stanowi podstawę zobowiązania przewoźnika do wydania przesyłki w porcie przeznaczenia osobie legitymującej się prawnym posiadaniem konosamentu , a jego posiadaczowi daje tytuł do dysponowania ładunkiem ,tj. do rozporządzania nim i do jego odbioru. Z chwilą przeniesienia konosamentu na nabywcę przechodzi prawo dysponowania ładunkiem . Z chwilą jednak zakończenia pieczy przewoźnika nad ładunkiem ,co może nastąpić w sytuacji gdy ładunek zostanie w czasie przewozu utracony , co miało miejsce w rozpoznawanej sprawie , konosament traci znaczenie. Wtedy osobie uprawnionej z konosamentu może przysługiwać np. roszczenie odszkodowawcze do przewoźnika , jeżeli udowodni , że wskutek utraty ładunku poniosła szkodę . Tak będzie jeżeli osoba legitymowaną z konosamentu jest właścicielem utraconego ładunku (właściciel rzeczy). Przeniesienie praw z konosamentu nie jest równoznaczne z przeniesieniem własności ładunku .

Przenosząc powyższe do sprawy należy zauważyć, że sytuacja prawna odbiorcy przesyłki - w sprawie był nim niewątpliwie P. D. A. w L. - istotna byłaby dopiero w momencie przybycia przesyłki do miejsca przeznaczenia, co nigdy nie nastąpiło. Z chwilą zakończenia pieczy przewoźnika nad ładunkiem konosament utracił znaczenie. W przedmiotowej sprawie ładunek został utracony w czasie przewozu . Oznacza to ,że wskazany w konosamencie odbiorca uprawniony do dysponowania ładunkiem i do jego odbioru te uprawnienia utracił. P. D. A. mogło przysługiwać ewentualne roszczenie odszkodowawcze do przewoźnika ,jeżeli że wskutek utraty ładunku poniósł szkodę będąc jego właścicielem . Tego typu roszczeń do przewoźnika nie zgłoszono.

Przy piśmie strony powodowej z dnia 3 kwietnia 2013 r. pełnomocnik procesowy złożył oświadczenie P. D. A. ,tj. odbiorcy utraconej przesyłki - o przelewie na rzecz powoda roszczeń i praw wynikających z konosamentu nr (...) z dnia 6.12.2007 r. Powód podtrzymał przy tym swoje stanowisko ,że zasadność jego roszczeń wynika bezpośrednio z przepisów ustawy ,a złożone oświadczenie dodatkowo , potwierdza zasadność roszczeń z pozwu. Z treści przedłożonego oświadczenia wynika ,że P. D. A. jako cedent przelewa wszystkie prawa oraz roszczenia wynikające z konosamentu liniowego (...) nr (...) z dnia 6 grudnia 2007 r., który został wystawiony na utracony ładunek przewożony statkiem (...) , jako zaplanowany z A. , B. do L. –T. C. ,Nigeria. Dalej jest zawarte następujące oświadczenie: cesja jest ustalona w pełnym zakresie wyżej wymienionych praw i roszczeń. Oświadczenie ma pełny skutek prawny od momentu gdy przelew praw i roszczeń był możliwy po utracie ładunku. Oszacowana ale w żaden sposób nieograniczona wartość przelanych roszczeń za wyżej wymienioną utraconą przesyłkę wynosi 48.346,65 EUR. Po czym zostały zamieszczone podpisy: P. D. A. i O. A.. Pozwana w piśmie procesowym z dnia 22 kwietnia 2013 r. zakwestionowała ważność, przyczynę, formę oraz skuteczność przedłożonego oświadczenia Zakwestionowała i to ,że nie zawiera ono daty. Domagała się przedłożenia oryginału oświadczenia .

Tak jak to już wyżej stwierdzono z chwilą utraty w trakcie przewozu ładunku konosament utracił znaczenie ,prawa posiadacza konosamentu do dysponowania ładunkiem i jego odbiorem wygasły . Oznacza to ,że dokonanie przelewu „roszczeń i praw wynikających z konosamentu „ , a tego strony dokonały w przedłożonej umowie przelewu , po utracie ładunku , nie rodzi żadnych skutków prawnych . Powód jednoznacznie określił ,że posiada - w wyniku przelewu uprawnienia odbiorcy ładunku wynikające z konosamentu. Przedmiotem przelewu mogły być oczywiście uprawnienia przysługujące P. D. A. jako właścicielowi utraconego ładunku , ale powód nie wykazał faktu zawarcia umowy cesji obejmującej takie wierzytelności. Dodać w tym miejscu trzeba ,że brak daty w przedłożonym dokumencie ma jednak znaczenie w sprawie skoro pozwana zarzucała przedawnienie roszczeń wynikających z konosamentu jak i z umowy przewozu. W takiej sytuacji rzeczą powoda było wykazanie daty zawarcia umowy przelewu . Złożenie dokumentu umowy w dopiero w kwietniu 2014 roku uprawnia do wniosku ,że w tej to dacie dokonano przelewu , powód w każdym razie nie wykazał by było inaczej. To z kolei oznacza , że w dacie przelewu roszczenia z konosamentu były już przedawnione (art. 108 § 2 k.m.), podobnie przedawnione byłyby ewentualne roszczenia z umowy przewozu (art. 108§1 k.m.). Marginalnie już tylko można zauważyć ,że w przedłożonej cesji wartość utraconej przesyłki oznaczona

na kwotę identyczną jak w piśmie z dnia 30.01.2010 r. o rozszerzeniu powództw w którym to powód wskazał, że dokonał przeliczeń waluty nigeryjskiej według kursu ze stycznia 2010 r. (k. 143 akt). Już tylko to dowodzi, że przelew musiał nastąpić po tej ostatniej dacie, w innej sytuacji nie byłoby możliwe ustalenie identycznej kwoty jako wartości odszkodowania za utracony pojazd.

Co do roszczeń powoda zgłaszanych przez powoda z umowy przewozu - O. A. zawezwanie do próby ugodowej złożył w dniu 5 grudnia 2008 r. określając wartość przedmiotu sporu na kwotę 200 638 zł. W zawezwaniu wnosił o zawarcie ugody, której przedmiotem było zapłacenie kwoty 200.637,02 zł (z należnymi odsetkami ustawowymi we wniosku dokładnie określonymi) na którą to składały się następujące należności: 56 835,30 zł tytułem odszkodowania za utratę należącego do wnioskodawcy dokładnie opisanego samochodu osobowego; 13.087,39 zł jako równowartość 3445,50 zł euro tytułem zwrotu kosztów niewykonanego dojazdu statku (...) do porty przeznaczenia; 128.245,37 zł jako równowartość 33.763 euro przeliczonego według kursu NBP, tytułem odszkodowania za utracony sprzęt elektrotechniczny oraz elektroniczny i inny, który stanowił ładunek pojazdu utraconego przez przeciwnika przewożącego w/w pojazd za konosamentem nr (...) (z wyszczególnieniem utraconych rzeczy) oraz kwota 2.468,96 zł jako równowartość 650 euro, t.j. kwoty odpowiadającej poniesionym przez wnioskodawcę kosztom przewozu pojazdu z F. do A. . Przeciwnik na posiedzeniu w dniu 10 lutego 2008 r. nie wyraził zgody na zawarcie ugody.

W pozwie złożonym w tej sprawie w dniu 11.05. 2009 r. powód domagał się zasądzenia od pozwanego kwoty 4.045,50 euro na którą składały się - 3 .445,50 euro, z ustawowymi odsetkami od dnia 6.12.2007 r. tytułem zwrotu frachtu zapłaconego z góry za przewóz oraz 600 euro, z ustawowymi odsetkami od dnia 6.12.07 tytułem zwrotu zapłaconych kosztów transportu ładunku z F. do miejsca załadunku w A. . W piśmie złożonym w dniu 30.01.2010 r. powód zgłosił żądanie zapłaty dalszej kwoty pieniężnej również wyrażonej w euro.

Złożenie wniosku o wszczęcie postępowania pojednawczego powoduje przerwanie biegu terminu przedawnienia roszczenia na podstawie art. 123 § 1 pkt 1 k.c. Podobnie bowiem jak złożenie pozwu tak również złożenie wniosku o przeprowadzenie pojednania stron jest dochodzeniem roszczenia. Tak więc nie budzi wątpliwości, że zawezwanie do próby ugodowej (art. 185 k.p.c.) może prowadzić do przerwania biegu przedawnienia roszczenia, jeżeli w treści wniosku w sposób jednoznaczny oznaczono przedmiot żądania i jego wysokość (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 kwietnia 2014 r. ,V CSK 274/13, LEX nr 1460982). Skutek w postaci przerwy biegu przedawnienia następuje przy tym niezależnie od tego, czy ugoda została zawarta, a więc także wtedy, gdy postępowanie zakończyło się stwierdzeniem sądu, że do ugody nie doszło. Ponieważ na wzywającym spoczywa ciężar udowodnienia przerwy biegu przedawnienia spowodowanej zawezwaniem do próby ugodowej, judykatura akcentuje konieczność dokładnego sprecyzowania roszczeń, przyjmuje się że zwięzłe oznaczenie sprawy, o którym mowa w art. 185 § 1 k.p.c., nie zwalnia wnioskodawcy od ścisłego sprecyzowania jego żądania, tak aby było wiadomo, jakie roszczenia, w jakiej wysokości i kiedy wymagalne, są objęte wnioskiem, ponieważ bez tego wymogu nie można wiązać z zawezwaniem do próby ugodowej skutku w postaci przerwy biegu przedawnienia roszczenia. Zawezwanie do próby ugodowej przerywa bieg terminu przedawnienia na podstawie art. 123 § 1 pkt 1 k.c., jedynie co do wierzytelności w zawezwaniu tym określonych, tak co do przedmiotu żądania, jak i wysokości. Nie przerywa zaś co do innych roszczeń, które mogą wynikać z tego samego stosunku prawnego, ani ponad kwotę w zawezwaniu określoną (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 listopada 2009 r. II CSK 259/09, LEX nr 551105).

Uwzględniając powyższe należy stwierdzić, że nie ma tożsamości żądania z wniosku o zawezwanie do ugody-zapłata określonej kwoty w złotych polskich z roszczeniami zgłoszonymi w tej sprawie-zapłata kwoty pieniężnej określonej w euro. Już tylko z tej przyczyny brak podstaw dla stwierdzenia, że zawezwanie do ugody doprowadziło do przerwania biegu przedawnienia roszczeń dochodzonych w przedmiotowej sprawie (stąd zbędne jest odnoszenie się jeszcze do podstawy prawnej roszczeń podawanej w zawezwaniu oraz w pozwie). To z kolei oznacza, że nawet przy założeniu, iż powód posiadał legitymację czynną do dochodzenia roszczeń stosunku do pozwanej z konosamentu w dacie złożenia pozwu, tj. 11 maja 2009 r. były one już przedawnione. Podobnie jak przedawnione byłyby roszczenia z umowy przewozu skoro przewóz powinien być zakończony jeszcze w miesiącu grudniu 2007 r. (ew. na początku stycznia 2008 r.), a roszczenia z umowy przewozu wynikające zostały zgłoszone dopiero w dniu 30 stycznia 2010 r.

Co do zasady aby ochrona prawna mogła być przez sąd udzielona obie strony procesu muszą pozostawać do przedmiotu sporu w określonym przez prawo materialne stosunku, tak więc w każdej sprawie cywilnej zanim sąd meriti w ogóle przystąpi do oceny zgłoszonego roszczenia procesowego, musi z urzędu uprzednio zbadać posiadanie przez obie strony legitymacji procesowej. Nie budzi wątpliwości, że tylko ze stosunku prawnego określonego przez prawo materialne płynie uprawnienie określonego podmiotu do występowania z konkretnym roszczeniem przeciwko innemu konkretnemu podmiotowi. Z żądaniem ochrony prawnej może wystąpić jedynie osoba do tego uprawniona. A zatem legitymacja procesowa jest to szczególne uprawnienie do prowadzenia konkretnego procesu. Może ona wypływać z posiadania prawa podmiotowego bądź z przepisu ustawy.

Sąd pierwszej instancji dokonując kwalifikacji prawnej ustalonego w sprawie stanu faktycznego doszedł do wniosku, że powód nie wykazał faktu zawarcia z pozwaną umowy przewozu morskiego ładunku, podobnie jak też nie wykazał faktu uiszczenia na rzecz pozwanej wynagrodzenia za przewóz - frachtu. Taka ocena, w tym również co do braku wykazania faktu uiszczenia frachtu na rzecz pozwanej jako przewoźnika, przez powoda, jest prawidłowa. Prawidłowy jest też w konsekwencji wniosek, że pozwana nie posiada w tej sprawie legitymacji biernej. Stron procesu, wbrew odmiennemu przekonaniu powoda, nie łączył bowiem żaden stosunek obligacyjny.

Za przewiezienie ładunku drogą morską przewoźnikowi należy się wynagrodzenie –fracht. Wysokość frachtu, a także warunki jego płatności określa umowa. Fracht może być określony jako cena jednostkowa za sztukę, wagę, miarę, objętość ładunku lub jako cena ryczałtowa (fracht ryczałtowy) za użycie całości lub części przestrzeni ładunkowej statku w danej podróży. Strony umowy mogą ustalić, czy miarodajne jest przyjęcie wagi lub objętości w chwili załadowania na statek, czy w chwili wyładowania ze statku. Kodeks morski wskazuje, że w braku umowy fracht oblicza się na podstawie stawek stosowanych w miejscu i czasie załadowania (art. 153 k.m.). Dodać można, że w żegludze liniowej najczęściej stawki frachtu określają taryfy przewozowe. Kodeks stanowi, że od ładunku utraconego w czasie przewozu wskutek jakiegokolwiek wypadku fracht nie należy się, a zapłacony z góry podlega zwrotowi (art. 154 §1 k.m.). Przyjęcie w umowie przewozu, że fracht jest należny przed rozpoczęciem podróży powoduje jednak, że nawet jeśli ładunek został utracony w trakcie przewozu, fracht nie podlega zwrotowi w sytuacji gdy przewoźnik korzysta z wyłączenia odpowiedzialności. Zawierane w konosamentach klauzule ustalające, że fracht jest płatny z góry, a tak jest w rozpoznawanej sprawie – są dopuszczalne skoro strony korzystają ze swobody kontraktowej przy ustalaniu wysokości warunków zapłaty frachtu.

Pozwana konsekwentnie twierdziła, że (...) zbierała zlecenia zgodnie z łączącymi ją stosunkami prawnymi z jej kontrahentami, a następnie na ich podstawie składała zlecenie, działając najczęściej w imieniu własnym i na własny rachunek, agentowi pozwanej - (...), któremu też przekazywała fracht ryczałtowy. W tej sytuacji zgodzić się trzeba z pozwaną, mając do tego na uwadze treść zeznań świadka B. R., że podmiotem płacącym fracht w zaistniałych okolicznościach był (...) i to on byłby podmiotem uprawnionym do zgłoszenia roszczenia o zwrot zapłaconego frachtu w stosunku do pozwanej. Nie można zapominać, że przewoźnikiem może osoba, która dysponuje nawet określonym miejscem na statku na podstawie tytułu prawnego. Dlatego też w obrocie morskim wyróżnia się przewoźnika umownego, który jest stroną umowy przewozu ładunku i przewoźnika faktycznego, który przewóz rzeczywiście wykonuje choć oczywiście przewoźnik umowny może być przewoźnikiem faktycznym. Pozwala to na wniosek, że choć pozwana faktycznie przewóz wykonywała nie była stroną umowy przewozu z powodem. Powód ustalenia co do przewozu morskiego czynił wyłącznie z (...), temu też podmiotowi zapłacił wynagrodzenie aczkolwiek trudno ustalić czy zrobił to w imieniu własnym, czy też odbiorcy ładunku wskazanego imiennie w konosamencie. W każdym razie adresatem roszczeń powoda z umowy przewozu, w tym o zwrot frachtu powinien być (...). Do tej też osoby powód zgłaszał swoje pierwsze roszczenia, ten podmiot czynił dla powoda już po utracie ładunku określone ustalenia. To, że ostatecznie wskazał pozwaną jako adresata roszczeń powoda tej oceny nie zmienia. Pozwana wskazała, że stroną rozliczeń z tytułu awarii wspólnej był też jedynie (...) (k.230). Powód jako jedyna osoba zgłosił roszczenia związane z ładunkiem utraconym w dniu 8 grudnia 2007 r. ze statku (...) Kodeks morski nie zawiera co do zasady określenia kontrahenta przewoźnika. W ustalonym stanie faktycznym powód mógł być płatnikiem, t.j. ogniwem pośredniczącym między zobowiązanym do zapłaty za przewóz spedytorem działającym na rzecz odbiorcy, a przewoźnikiem. Powód w każdym razie nie opłacił frachtu agentowi pozwanej. Dodać trzeba, że w umowie kupna samochodu opisanego w

pozwie kupującym nie jest powód lecz P. D. A. (k.258-259). Powód w swoich zeznaniach potwierdził ,że samochód i wszystko inne w towarze było zakupione dla P. D. A. . Stad wynika ,że do opisanych w pozwie rzeczy powodowi nie przysługiwał też tytuł właścicielski, powód nie wykazał przy tym by działał jako pełnomocnik tego ostatniego..

Reasumując : zarzuty powoda ,iż Sąd pierwszej instancji naruszył wskazane w apelacji przepisy kodeksu morskiego oraz prawa cywilnego oraz procedury cywilnej wskutek ustalenia ,że powód nie wykazał faktu uiszczenia na rzecz pozwanej frachtu oraz zawarcia umowy przewozu są całkowicie chybione. Treść konosamentu dowodziła jedynie przyjęcie ładunku , którego odbiorcą była imiennie określona osoba, nie powód , w której to imieniu działał (...). Niezasadne okazały się też zarzuty naruszenia art. 231 k.p.c. ,233 §1 k.p.c. oraz art. 316 k.p.c. Sąd Okręgowy poczynił w sprawie prawidłowe ustalenia faktyczne , które następnie w sposób właściwy zakwalifikował. Skutkowało to oddaleniem apelacji jako bezzasadnej –art. 385 k.p.c.

Przedmiotowa sprawa należy do jurysdykcji krajowej - strona pozwana w dacie doręczenia pozwu miała siedzibę w Polsce (art. 1097 i art. 1103 k.p.c). Co do stosowanego prawa materialnego - art. 27 .2) ustawy z dnia 12.11.1965 r. Prawo prywatne międzynarodowe w art. 27 stanowił ,że jeżeli strony nie mają siedziby albo miejsca zamieszkania w tym samym państwie i nie dokonały wyboru prawa stosuje się do zobowiązań z umowy przewozu - prawo państwa w którym w chwili zawarcia umowy ma siedzibę przewoźnik. Z art. 15 .3 rozporządzenia Rady (EW)Nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych wynika, że przepisów dotyczących umów z udziałem konsumentów nie stosuje się do umów przewozu (z wyjątkiem nie mającym tu zastosowania).

Sąd oddalił zażalenie pozwanego na postanowienie o kosztach procesu zawarte w zaskarżonym wyroku . Sąd uznał mianowicie ,że podważane rozstrzygnięcie ma oparcie w przepisie art. 102 k.p.c. Pozwany kwestionując postanowienia kosztowe w istocie domagał się dalszego wynagrodzenia (z tytułu reprezentacji przez profesjonalnego pełnomocnika procesowego strony przed sądem niemieckim) . Sytuacja dochodowa i zarobkowa powoda w międzyczasie uległa istotnemu pogorszeniu , jest on obecnie osobą bezrobotna i ma na utrzymaniu kilkuosobowa rodzinę , w tym małoletnie dzieci . Postanowieniem z dnia 3 grudnia zostało przyznano mu nadto prawo pomocy obejmujące zwolnienie od kosztów sądowych oraz ustanowienie pełnomocnika z urzędu .W tej sytuacji Sąd przyjął ,że nie byłoby słuszne dalsze powiększanie obciążeń powoda z tytułu kosztów procesu.

Co do apelacji ,nie podzielając zarzutów apelacyjnych powoda , uznając ustalenia Sądu pierwszej instancji za prawidłowe , z uwzględnieniem nadto ustaleń i rozważań poczynionych powyżej Sąd odwoławczy apelację powoda , w oparciu o art. 385 k.p.c. , oddalił jako bezzasadną (pkt II). Konsekwencją oddalenia apelacji powoda było, w oparciu o przepisy art.98 § 1 i 3 , art. 99 ,art. 108 § 1 w zw. z art. 391 §1 k.p.c. oraz § 2 .1 i §2; §3 ; §4 oraz §6 i §12 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 .09.2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz.U. z 2013 r.poz.490) zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym (pomniejszych o koszty zastępstwa procesowego powoda w postępowaniu zażaleniowym). Sąd nadto w oparciu o § 15 w zw. §6 i §12 cyt. powyżej rozporządzenia zasądził od Skarbu Państwa - Sądu Okręgowego w Szczecinie na rzecz radcy prawnego M. J. tytułem kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej powodowi z urzędu w postępowaniu apelacyjnym kwotę 3321 złotych, w tym należny podatek VAT (w kwocie 621 zł) oraz kwotę 946 złotych tytułem poniesionych wydatków przez pełnomocnika powoda .

Małgorzata Gawinek Iwona Wiszniewska Mirosława Gołuńska