

Niniejszy dokument nie stanowi doręczenia w trybie art. 15 zzs<sup>9</sup> ust. 2 ustawy COVID-19 (Dz.U.2021, poz. 1842)

Sygn. akt I AGa 101/22

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 lipca 2022 r.

Sąd Apelacyjny w Krakowie – I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	SSA Sławomir Jamróg
Protokolant:	Marta Sekuła

po rozpoznaniu w dniu 7 lipca 2022 r. w Krakowie na rozprawie

sprawy z powództwa (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Spółki Komandytowej w restrukturyzacji w T.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w W.

o zapłatę

na skutek apelacji strony pozwanej

od wyroku Sądu Okręgowego w Krakowie

z dnia 3 lutego 2022 r. sygn. akt IX GC 793/20

1. **oddala apelację;**

2. **zasądza od strony pozwanej na rzecz strony powodowej kwotę 4.050 zł (cztery tysiące pięćdziesiąt złotych) tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.**

SSA Sławomir Jamróg

Sygn. akt I AGa 101/22

## UZASADNIENIE

Strona powodowa (...) Sp. z o.o. Sp.k. (wcześniej pod firmą (...) Sp. z o.o. Sp.k. powstała w wyniku przekształcenia Firmy Handlowo-Usługowa „F. (...) sp.j.) w ostatecznie sprecyzowanym żądaniu domagała się zapłaty in solidum od pozwanych (...) T. (...) w W. (obecnie (...) T. (...) spółka akcyjna w W.) oraz C. (...) Sp. z o.o. w K. kwoty 413.345,78 złotych wraz z ustawowymi odsetkami oraz zwrotu kosztów procesu.

Na uzasadnienie żądania pozwu strona powodowa wskazała, że w dniu 29 marca 2011 roku zawarła z C. (...) Sp. z o.o. w K. umowę, na mocy której zakupiła system nowego deskowania (...) wraz z osprzętem i zapłaciła umówioną cenę. Dalej wskazano, że C. (...) Sp. z o.o. w K. zleciła przewóz zamówionego towaru firmie (...). W trakcie

przewożenia towaru doszło do jego uszkodzenia, gdyż na skutek wyskoczenia na drogę sarny kierowca dokonał nagłego manewru hamowania. Po dowiezieniu towaru na miejsce został on rozpakowany, przeglądnięty i sfotografowany oraz sporządzono protokół zniszczeń, podpisany przez przedstawiciela strony powodowej, kierowcę i przedstawiciela strony pozwanej C. (...) Sp. z o.o. w K..

(...) T. (...) S.A. w W. była ubezpieczycielem przewoźnika (...), która odpowiada za szkodę w zniszczeniu przesyłki na zasadzie art. 17 ust 1 Konwencji CMR. Strona powodowa podniosła, że Ubezpieczyciel odmówił wypłaty, uznając, że przewoźnik nie odpowiada za zaistniałą szkodę, co wynika z art. 17 ust 4 pkt b i c Konwencji CMR, zgodnie z którymi przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności za szkody, jeżeli uszkodzenie towaru powstało na skutek braku lub wadliwego opakowania, jeżeli towary ze względu na swe naturalne właściwości w razie braku lub wadliwego opakowania narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie albo manipulowania, ładowania, rozmieszczania przez nadawcę lub odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy.

Powodowa spółka wskazała też, że pismem z dnia 4 czerwca 2012 roku wezwała (...) T. (...) S.A. w W. ale zapłata nie nastąpiła. W dniu 12. września 2012 roku złożyła do Sądu Rejonowego(...)w W. wniosek o zaważanie do zawarcia ugody, ale do ugody nie doszło.

Strona pozwana (...) T. (...)S.A. w W. wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie na jej rzecz kosztów postępowania.

Ta pozwana podniosła zarzut przedawnienia dochodzonego roszczenia, powołując się na art. 32 ust. 1 Konwencji CMR oraz okoliczność, że w tym przypadku przesyłka została wydana w dniu 10 czerwca 2011 roku, co powoduje, że termin przedawnienia upłynął w dniu 11 czerwca 2012 roku, natomiast powód wezwanie do zapłaty skierował dopiero w dniu 20 czerwca 2012 roku, a więc po upływie rocznego terminu przedawnienia.

Dalej ta pozwana podała, że na podstawie powołanego przez siebie rzeczoznawcę ustaliła, iż przyczyną powstania szkody było nieodpowiednie opakowanie i rozmieszczenie towaru na naczepie przez nadawcę na czas transportu oraz zastosowanie niewłaściwych przekładek pomiędzy szalunkami (długościach znacznie mniejszych niż szerokość płyt) oraz użycie stalowych taśm spinających, nieposiadających elastyczności. Brak też było pionowych listew w paletach na zewnątrz stosów płyt, co spowodowało pozostawienie przez nadawcę wolnych przestrzeni pomiędzy ładunkami, a w następstwie zsuwanie się palet z płytami ku sobie i tym samym luzowanie się pasów mocujących. Tym samym spowodowało to zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności.

(...) T. (...)S.A. w W. wskazała również, że kwestionuje wysokość szkody, gdyż jej zdaniem większość uszkodzonych elementów dało się naprawić, co faktycznie zmniejsza wysokość faktycznej szkody.

Ponadto jej zdaniem odsetki zgodnie z art. 27 ust. 1 Konwencji CMR winny być liczone w wysokości 5 % rocznie.

C. (...)Sp. z o.o. w K. również wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie na swoją rzecz kosztów procesu. Ta pozwana przyznała, że zawarła w dniu 29 marca 2011 roku umowę sprzedaży szalunków, natomiast umowa ta nie obejmowała swoim zakresem transportu towaru, gdyż był to transport loco i obciążał stronę powodową. Natomiast strona pozwana – na skutek prośby strony powodowej o pomoc w zakresie organizacji transportu – przekazała firmie transportowej jej dane. Faktura wystawiona przez M. M. (...) dotyczyła strony powodowej. Towar natomiast faktycznie był odbierany w (...) w Belgii.

C. (...) Sp. z o.o. w K. zarzuciła także, że przyczyną uszkodzeń było nieprawidłowe zabezpieczenie towaru w czasie przewozu i jego uszkodzenie przy gwałtownym hamowaniu. Podniosła ona też, że nadawca przewozu (...) od 25 lat zajmuje się sprzedażą szalunków i standardowo używa zabezpieczeń w postaci przekładek oraz taśmy metalowej, natomiast nie stosuje pionowych listew oddzielających palety z szalunkami, gdyż jest to zbędne. Spółka C. (...) podała, że strona powodowa nie zwróciła się do niej z roszczeniami, a tym samym brak jest możliwości naliczania odsetek od dnia 3 lipca 2012 roku.

(...) Sp. z o.o. Sp.k zmieniła w toku procesu firmę na (...) Sp. z o.o. Sp.k. a następnie – otwarto wobec niej postępowanie restrukturyzacyjne – sanacyjne (postanowieniem Sądu Rejonowego (...) w K. z dnia 11 września 2018 r., sygn. akt (...)) – w związku z czym aktualnie powyższa spółka jest reprezentowana przez Zarządcę masy sanacyjnej D. G. .

(...) T. (...)S.A. w W. zmieniła w toku procesu firmę na (...) T. (...) S.A. w W. a następnie na (...) S.A. w W..

Wyrokiem z dnia 15 maja 2018 r. (k. 970), sygn. akt (...), Sąd Okręgowy w K. uwzględnił częściowo powództwo w stosunku do pozwanej (...) T. (...) S.A. w W. zasądzając na rzecz strony powodowej kwotę 101.593,64 złote wraz z odsetkami liczonymi w stosunku rocznym w wysokości 5% od dnia 5 października 2011 roku do dnia zapłaty (pkt I), oddalił powództwo w stosunku do tej pozwanej w pozostałej części (pkt II) a w stosunku do C. (...)spółka z o.o. w K. w całości (pkt V), zasądził od (...) T. (...)S.A. w W. na rzecz (...) Sp. z o.o. Spółka Komandytowa w T. kwotę 2.216,14 złotych tytułem zwrotu kosztów procesu (pkt III), nakazał pobranie od strony pozwanej (...) T. (...)S.A. w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Krakowie kwotę 399,15 złotych tytułem nieuiszczonej części kosztów procesu (pkt IV) oraz zasądził od (...) Sp. z o.o. Spółka Komandytowa w T. na rzecz strony pozwanej C. (...) spółka z o.o. w K. kwotę 16.917,00 złotych tytułem zwrotu kosztów procesu (pkt VI).

Na skutek apelacji (...)T. (...)S.A. w W. Sąd Apelacyjny w Krakowie , postanowieniem z dnia 29 maja 2020r. (k. 1050) uchylił ten wyrok w w punktach I, III i IV i uznając nieważność postępowania zniósł postępowanie od dnia 7 kwietnia 2014 r. i przekazał sprawę Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania oraz do orzeczenia o kosztach postępowania apelacyjnego.

Po ponownym rozpoznaniu sprawy wyrokiem z dnia 3 lutego 2022 roku sygn. akt IX GC 793/20 Sąd Okręgowy w Krakowie zasądził od (...) T. (...)spółka akcyjna w W. na rzecz Zarządcy masy sanacyjnej (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółki komandytowej w restrukturyzacji w T. kwotę 101.593,64 złote wraz z odsetkami liczonymi w stosunku rocznym w wysokości 5% od dnia 5 października 2011 roku do dnia zapłaty (pkt I), oddalił powództwo w pozostałym zakresie (pkt II), rozliczenie kosztów postępowania pozostawia referendarzowi sądowemu przy uwzględnieniu zasady, że powód wygrał proces w 24,58 %. (pkt III).

Podstawę tego rozstrzygnięcia stanowił następujący stan faktyczny:

(...) F. C. & W. C. sp.j. w C. zawarła w dniu 29 marca 2011r. z C. (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością w K. umowę sprzedaży szalunków, za kwotę 547.382,43 złotych netto, natomiast umowa ta nie obejmowała swoim zakresem transportu towaru, gdyż transport loco i obciążał stronę powodową. W umowie omyłkowo zostało zawarte stwierdzenie, że miejsce odbioru zakupionego towaru będzie siedziba sprzedającego (pkt II.2), gdyż towar miał być odebrany w Belgii od jego producenta (...). Pracownik sprzedającego pomógł skontaktować się stronie powodowej z przewoźnikiem wykonującym takie przewozy.

Strona powodowa zleciła wykonanie przewozu towaru w postaci systemu szalunkowego z Belgii (siedziby (...)) do Polski (siedziby strony powodowej w C.) M. M. prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą (...). Przewoźnik wystawił fakturę za przewóz na stronę powodową. Przedmiotem przewozu była całość systemu szalunkowego.

Na przewożony towar składały się elementy systemu szalunkowego w postaci płyt o różnych rozmiarach oraz elementów stelaży w postaci rur metalowych.

Płyty szalunkowe były składowane warstwowo, przełożone były przekładkami ze sklejki, przy czym pod niektórymi płytami przekładki nie były na całej szerokości płyt. Poszczególne grupy płyt w czasie składowania i załadunku były spięte taśmami metalowymi, po dwie na jedną grupę płyt. Taśmy te zostały zachowane w czasie transportu. Nie było możliwości spięcia płyt taśmami z tworzywa sztucznego, gdyż te mogłyby ulec przecięciu w czasie transportu przez krawędzie płyt. Sposób przygotowania płyt przez (...)był standardowy i nigdy nie były zgłaszane zastrzeżenia do takiego przygotowania paneli do transportu.

Po załadunku elementów szalunkowych kierowca przewoźnika dokonał zabezpieczenia towaru do transportu w ten sposób, że użył jednego pasa mocującego na kilka grup płyt. Pasy mocujące były zniszczone. Na niektórych grupach płyt były umieszczone metalowe elementy, w postaci rur, które zostały spięte tym samymi pasami, które zabezpieczyły płyty szalunkowe.

Po dostarczeniu przesyłki do C. okazało się, że przewożone elementy są częściowo uszkodzone. W dniu 13.06.2011 roku spisano oświadczenie podpisane przez kierowcę K. Ż., przedstawiciela strony powodowej W. C. i przedstawiciela sprzedawcy B. L., którym kierowca stwierdził, że doszło do nagłego hamowania w czasie transportu (na skutek wyskoczenia sarny) i uszkodzenia ładunku, które zostały opisane w załączniku do oświadczenia.

Według protokołu wartość uszkodzonych elementów wynosiła 338.853,48 złotych netto i 413.345,78 złotych brutto.

Część uszkodzonych płyt szalunkowych nadawała się do naprawy.

Kierowca dokonał nieprawidłowego, niezgodnego z zalecaniami zabezpieczenia ładunku w czasie transportu. Ładunek płyt szalunkowych zapakowany na palety i rozdzielony między poszczególnymi warstwami przekładkami z płyty oraz zabezpieczony z góry listwą drewnianą i całość spięta taśmą stalową nie był zabezpieczony na czas transportu w sposób wystarczający.

Użycie tylko jednego pasa mocującego na kilka grup płyt szalunkowych było niewystarczające. Powinno zastosować się liczbę pasów uwzględniających masę przewożonego towaru, których winno być trzy. Niezależnie od tego zastosowanie tylko jednego pasa mocującego była nieprawidłowe, gdyż przy tego typu ładunkach winno stosować się co najmniej dwa pasy umieszczone w ten sposób, aby uniemożliwić przesuwanie się poszczególnych płyt względem siebie (aby rozchodziły się wachlarzowo). Kierowca nie zastosował zalecanego wypełniacza pomiędzy poszczególnymi grupami płyt.

Zastosowane przekładki w postaci sklejki i brak ich na całej szerokości przewożonych płyt nie miał wpływu na powstanie uszkodzeń. Metalowe taśmy którymi spięte były płyty szalunkowe stanowią element ułatwiający składowanie i załadunek oraz nie są elementami zabezpieczającymi ładunek w czasie przewozu. Zastosowanie tych taśm nie zwalniało kierowcy z odpowiedniego zabezpieczenia przewożonego ładunku, aby uniemożliwić się jego przemieszczanie w czasie transportu.

Nieprawidłowe było spięcie tym samym pasem zabezpieczającym elementów metalowych i płyt, gdyż przesuwanie się elementów metalowych mogło spowodować stworzenie luzu na całym pasie, a tym samym poluzowanie się płyt.

W czasie wykonywania przewozu kierowca przez kilka godzin poruszał się jazdą pulsacyjną (w godzinach od 10:30 do 13:00), miała charakter szarpany, były przyspieszenia i hamowania, co mogło być związane z jazdą w korku, samo w sobie nie była to nieprawidłowa technika jazdy, ale mogła mieć wpływ na trwałość zabezpieczeń i zachowanie przewożonego ładunku. W pewnym momencie doszło do gwałtownego hamowania i całkowitego zatrzymania, czego przyczyną mogła być niespodziewana sytuacja drogowa.

Sąd Okręgowy wskazał, że materiał fotograficzny nie wystarczający do wydania opinii, co do zakresu uszkodzeń poszczególnych elementów systemu szalunkowego, z tego powodu, że nie sporządzono szczegółowej inwentaryzacji i nie jest możliwe dokonanie oględzin szalunków, gdyż zostały już zagospodarowane.

Szacunkowy koszt naprawy uszkodzeń wynosił 83.125,29 złotych, zaś wartość utraty rynkowej uszkodzonych paneli wyniosła 18.468,35 złotych. Przy ustalaniu wartości uszkodzonych paneli T. M. dokonał sprawdzenia tych grup paneli, które były uszkodzone oraz przejrzał ponad 50 % całości ładunku.

Przy tym stanie faktycznym Sąd Okręgowy uznał, że powództwo względem strony pozwanej (...) T. (...) okazało się w części uzasadnione.

Sąd uznał, że stroną powodową łączyła z M. M. (...) umowa przewozu. Z uwagi na treść art. 775 k.c. zastosowanie w przedmiotowej sprawie miały przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19.05.1956 roku (dalej Konwencja CMR), oraz w w zakresie nieuregulowanym przepisy ustawy z dnia 15.11.1984 roku Prawo przewozowe, w tym art. 17.

Natomiast w zakresie stosunku łączącego przewoźnika M. M. (...) ze stroną pozwaną (...) T. (...) S.A. w W. (obecnie (...) S.A. w W.) zastosowanie będą miały przepisy art. 822 k.c.

Sąd pierwszej instancji podkreślił, że z przepisów Konwencji wynika, że na przewoźniku ciąży obowiązek naprawienia szkody związanej z przewozem, natomiast może on się ekskulować od tej odpowiedzialności, jeśli wykaże zaistnienie okoliczności określonych w art. 17 ust. 4 Konwencji CMR. Jego zdaniem powoływany przez ubezpieczyciela przepis art. 17 ust. 4 pkt b dotyczący braku lub wadliwego opakowania, nie mógł mieć zastosowania. Przewożone elementy systemu szalunkowego składały się z poszczególnych elementów (szalunków i stelaży), które ze względu na swój charakter nie były opakowane i nie stanowiły osobnych jednostek transportowych. Jak wynika z treści listu przewozowego przedmiotem przewozu nie były określone jednostki transportowe (palety, pudła, wiązki), lecz towar określony nazwą i masą. Zastosowane przez nadawcę metalowe taśmy i przekładki nie miały charakteru opakowań transportowych, lecz stanowiły jedynie zabezpieczenie ułatwiające składowanie i ładowanie elementów systemu szalunku, a nie stanowiły ich opakowania. Równie dobrze nadawca mógł dokonać załadunku w ten sposób, że ładowałby poszczególne pojedyncze elementy szalunków, które nie byłyby zabezpieczone metalowymi taśmami. Sąd Okręgowy zwrócił uwagę na treść art. 8 ust. 1 pkt b i ust. 2 zd. 2 Konwencji CMR zgodnie z którym przewoźnik ma obowiązek przy przyjęciu towaru sprawdzić jego widoczny stan towaru i opakowania, a do listu przewozowego wpisać i uzasadnić wszelkie zastrzeżenia, jakie uczyni w przedmiocie widocznego stanu towaru i jego opakowania. Zgodnie zaś z art. 9 ust. 2 Konwencji CMR w braku uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika, wpisanych do listu przewozowego, istnieje domniemanie, że towar i jego opakowanie były widocznie w dobrym stanie w chwili przyjęcia przez przewoźnika. W czasie wykonywania przedmiotowego przewozu, w szczególności w czasie załadunku kierowca reprezentujący przewoźnika nie zgłosił żadnych zastrzeżeń, co do sposobu załadunku i stanu opakowań, w szczególności nie zakwestionował sposobu, a jaki nadawca zabezpieczył w czasie ładowania towar w zakresie taśm metalowych oraz przekładek. To na przewoźniku (kierowcy) spoczywa obowiązek sprawdzenia stanu załadowanego towaru, jego rozmieszczenia, przygotowania do przewozu, w szczególności czy nie przemieszcza się samodzielnie. Zgodnie z art. 3 Konwencji CMR przy stosowaniu tej konwencji przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniechania, za czynności i zaniechania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji. W niniejszej sprawie brak jest w liście przewozowym jakichkolwiek adnotacji w zakresie zastrzeżeń, co do sposobu opakowania towaru. Okoliczność, że kierowca przewoźnika nie zna języka, w którym sporządzany jest list przewozowy nie powoduje tego, że nie może on na liście tym zamieścić uwag w języku, który jest mu znany. Prowadzi to do wniosku, że przewoźnik nie zgłosił żadnych zastrzeżeń do sposobu zabezpieczenia towaru przez nadawcę w zakresie jego opakowania.

Odnosząc się do przesłanki wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika z art. 17 ust. 4 pkt c Konwencji CMR Sąd wskazał, że przesłanka ta nie dotyczy kwestii zabezpieczenia towaru na czas przesyłki, gdyż nie wykazano, aby przyczyną uszkodzenia przesyłki był jej wadliwy załadunek lub rozmieszczenie w przestrzeni ładunkowej, w szczególności przewoźnik nie zgłosił w tym zakresie żadnych zastrzeżeń. W tym przypadku kwestia zabezpieczenia towaru na czas transportu należała do przewoźnika. Obowiązek prawidłowego zabezpieczenia ładunku do transportu spoczywał na przewoźniku (kierowcy). Jak wynika z ustalonego stanu faktycznego zabezpieczenie to nie było prawidłowe, w szczególności niezgodnie z zaleceniami wynikającymi z wytycznych odnośnie europejskiej dobrej praktyki w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym w wersji ustalonej na dzień 16.05.2006r. (powszechnie dostępnymi [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/vehicles/cargo\\_securing\\_pdf\\_pl.zip](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/vehicles/cargo_securing_pdf_pl.zip)).

Powyższe okoliczności dają podstawę do ustalenia odpowiedzialności przewoźnika za powstałą szkodę, gdyż faktyczną przyczyną uszkodzeń systemu szalunkowego było ich niewłaściwe zamocowanie do transportu.

Stosownie do art. 805 § 1 i 2 k.c. ubezpieczyciel zobowiązany jest więc do zapłaty odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku. Uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela .

Za niezasadny Sąd uznał zarzut przedawnienia. Sąd wskazał, że roszczenia przedawniają się po upływie jednego roku od dnia wydania przesyłki, zaś w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrującego sprawę jest równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata ( art. 32 ust. 1 Konwencji CMR w zw. z art. 819 § 3 k.c.) Sąd zwrócił uwagę, że w sprawie zostało przeprowadzone postępowanie likwidacyjne szkody. Strona powodowa zgłosiła swe roszczenie do ubezpieczyciela. Zgodnie zaś art. 819 § 4 k.c. bieg przedawnienia roszczenia o świadczenie do ubezpieczyciela przerywa się także przez zgłoszenie ubezpieczycielowi tego roszczenia lub przez zgłoszenie zdarzenia objętego ubezpieczeniem. Bieg przedawnienia rozpoczyna się na nowo od dnia, w którym zgłaszający roszczenie lub zdarzenie otrzymał na piśmie oświadczenie ubezpieczyciela o przyznaniu lub odmowie świadczenia. Oznacza to, że od dnia 5 października 2011 roku zaczął biec na nowo roczny termin przedawnienia. W dniu 12 września 2012 roku, złożono wniosek o zawezwanie do próby ugodowej, co ponownie przerwało bieg przedawnienia zgodnie z art. 123 § 1 pkt 1 k.c., . Pozew zaś został złożony w dniu 17.07.2013 roku , co oznacza , że roszczenie nie uległo przedawnieniu.

Sąd Okręgowy jednocześnie uznał, że C. (...) Sp. z o.o. w K. nie był stroną umowy przewozu. Przewoźnik M. M. kosztami przewozu obciążył bezpośrednio stronę powodową, czego potwierdzeniem jest faktura z dnia 15.06.2011 roku (k. 102). Jakkolwiek sprzedawca C. (...)pomógł zorganizować transport z Belgii do Polski to jednak spółka ta nie uczestniczyła ona u w transporcie. Wobec tej strony pozwanej brak więc podstaw do kreowania odpowiedzialności odszkodowawczej na podstawie art. 535 k.c. w zw. z art. 471 k.c.

Uzasadniając wysokość odszkodowania Sąd pierwszej instancji stwierdził, że zakres uszkodzeń poszczególnych elementów był różny. Nie został złożony wniosek o zabezpieczenie dowodu w trybie art. 310 k.p.c. W ocenie Sądu szkoda ta jednak nie mogła być niższa niż 101.593,64 złotych netto, albowiem była to wartość uszkodzeń ustaloną przez rzeczoznawcę powołanego przez pozwanego Ubezpieczyciela w toku likwidacji szkody. Sąd odwołał się ponadto do przepisu art. 322 k.p.c. oraz do protokołu ustalenia wysokości szkody sporządzonego przez T. M.. Został on wprawdzie wykonany na potrzeby postępowania likwidacyjnego, ale metoda jego sporządzenia (przejrzenie uszkodzonych grup szalunków) była wystarczająca dla ustalenia wartości szkody, a wobec faktycznego braku alternatywnych metod jej wyliczenia musiała służyć, jako podstawa do orzekania.

Mając na uwadze powyższe, Sąd zasądził takie odszkodowanie od strony pozwanej (...) wraz z odsetkami liczonymi w wysokości 5 %, a to zgodnie z treścią art. 27 ust. 1 Konwencji CMR przewidującą taką wysokość odsetek (pkt I wyroku). Dalej idące powództwo w stosunku do strony pozwanej oddalono, gdyż nie było ono zasadne (pkt II wyroku). Rozstrzygnięcie w tym zakresie oparto na treści art. 805 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 822 § 1, 3 i 4 k.c. w zw. z art. 17 ust. 1 i 27 ust. 1 Konwencji CMR oraz pozostałych powyżej powołanych przepisach. Jako podstawę rozstrzygnięcia o kosztach powołano art. 98 § 1 k.p.c.

Apelację od tego wyroku wniosła strona pozwana, zaskarżając orzeczenie w punktach I i III, zarzucając:

1. naruszenie prawa procesowego, tj.

a) art. 233 § 1 k.p.c. poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów polegające na przyjęciu w sposób całkowicie dowolny, iż strona powodowa przerwała termin przedawnienia swojego roszczenia zgłoszeniem roszczeń do pozwanej i termin ten zaczął biec na nowo od dnia 5 października 2011 roku, podczas gdy z materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania wynika, że strona powodowa nie zgłosiła pozwanej swoich roszczeń przed upływem terminu przedawnienia a decyzja z dnia 5 października 2011 roku została wystosowana przez pozwaną jedynie do C. (...) Sp. z o.o.. na skutek zgłoszenia roszczeń właśnie przez ten podmiot (a nie przez powoda), co z kolei nie mogło skutkować przerwaniem terminu przedawnienia roszczeń strony powodowej,

b) art. 236 §1k.p.c. w zw.z art 278§ 1 k.p.c. oraz w zw. z art. 386 § 2 k.p.c. poprzez oparcie rozstrzygnięcia na dowodach z opinii biegłych sądowych M. P. oraz W. Z., w sytuacji gdy Sąd Apelacyjny w Krakowie postanowieniem z dnia 29 maja 2020 roku, Sygn. akt(...) z uwagi na nieważność postępowania uchylił wyrok Sądu I instancji w zaskarżonej części, zniósł postępowanie od dnia 7 kwietnia 2014 roku i przekazał sprawę Sądowi Okręgowemu w Krakowie do ponownego rozpoznania natomiast postanowienia Sądu I Instancji o dopuszczeniu dowodu z opinii tychże biegłych zostały wydane już po dniu 7 kwietnia 2014 roku, co oznacza, iż opinie te powinny być traktowane jako nieistniejące i jako takie nie mogące być brane pod uwagę przy wydawaniu wyroku,

c) 233§1 k.p.c. poprzez przekroczenie zasady swobodnej oceny dowodów i całkowicie dowolne przyjęcie, iż z opinii biegłego sądowego A. G. nie wynika aby przyczyną uszkodzenia przesyłki było jej nieprawidłowe opakowanie czy też niewłaściwy załadunek lub niewłaściwe rozmieszczenia przesyłki w przestrzeni ładunkowej, podczas gdy z opinii biegłego wynika jednoznacznie, iż to właśnie nieprawidłowe opakowanie przesyłki oraz Jej niewłaściwe rozmieszczenie na naczepie było przyczyną powstania szkody,

d) art. 322 k.p.c. poprzez jego błędne zastosowanie w sprawie w przypadku, gdy nie powinien on znaleźć zastosowania i było możliwe oszacowanie szkody,

e) art. 278 k.p.c. poprzez jego niezastosowanie i samodzielne uznanie przez Sąd I Instancji, iż zastosowana przez rzeczoznawcę pozwanej metoda oszacowania wartości szkody poprzez przejrzanie jedynie grup szalunków, które zostały uszkodzone zamiast dokonanie oględzin całego ładunku było wystarczające dla ustalenia prawidłowej wartości szkody, podczas gdy takie ustalenia wymagają wiadomości specjalnych,

f) błąd w ustaleniach faktycznych, poprzez wadliwe ustalenie przez Sąd I Instancji, iż wady opakowania przesyłki miały charakter widoczny, podczas, gdy przewoźnik (kierowca) podczas przyjęcia przesyłki do przewozu nie miał możliwości ustalenia, czy zastosowano właściwe przekładki pomiędzy szalunkami (tj. o właściwych długościach oraz o właściwym współczynniku tarcia).

Strona pozwana wniosła o zmianę wyroku w zaskarżonej części poprzez oddalenie powództwa w całości, zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej zwrotu kosztów postępowania za obie instancje według norm przepisanych, w tym kosztów zastępstwa procesowego za obie instancje wraz z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się orzeczenia, którym te koszty przyznano do dnia zapłaty.

2. naruszenie prawa materialnego, tj.

a) art. 819 §4 k.c. poprzez jego wadliwą interpretację i wywiedzenie skutku przerwania terminu przedawnienia przez stronę powodową na skutek czynności podjętych przez inny niż powód podmiot ,tj. C. (...).Sp. z o.o.,

b) art. 9 ust. 1 i 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego (CMR) z dnia 19 maja 1956 dalej jako: „Konwencja CMR” poprzez błędne uznanie, iż brak wpisania przez przewoźnika do listu przewozowego przy przyjęciu przesyłki do przewozu zastrzeżeń co do widocznego sposobu zabezpieczenia przesyłki oraz widocznego stanu opakowania przesyłki i sposobu rozmieszczenia przesyłki na naczepie świadczy o tym , że czynności te zostały wykonane prawidłowo , podczas gdy domniemanie z art. 9 ust. 1 i 2 Konwencji CMR ma charakter wzruszalny i przewoźnik może je obalić przy pomocy wszelkich środków dowodowych, co też zostało w niniejszej sprawie uczynione w szczególności przy pomocy dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu transportu drogowego, techniki mocowania ładunków w transporcie drogowym mgr inż. A. G.,

c) art. 17 ust. 4 lit. b) i c) Konwencji CMR poprzez ich niezastosowanie i błędne uznanie, iż w niniejszej sprawie nie zachodzą przewidziane w tych przepisach przesłanki wyłączające odpowiedzialność przewoźnika, podczas gdy z zebranego w sprawie materiału dowodowego wynika jednoznacznie, iż do uszkodzenia towaru doszło na skutek jego wadliwego opakowania przez nadawcę oraz niewłaściwego rozmieszczenia towaru na naczepie przez nadawcę,

d) art. 481§ 1 k.c. w zw. z art. 817§1i2k.c. poprzez błędne ustalenie daty początkowej naliczania odsetek od zasądzonej kwoty i uznanie zwłoki pozwanej, pomimo że nie pozostawała ona w zwłoce względem powoda ze spełnieniem świadczenia od dnia 5 października 2011 roku.

Strona powodowa wniosła o oddalenie apelacji oraz zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego..

Rozpoznając apelację Sąd drugiej instancji zasadniczo podzielił ustalenia Sadu Okręgowego choć nieco odmiennie ocenił kwestię zabezpieczenia przesyłki podmiotu przez nadawcę i zważył co następuje :

Niewątpliwie zniesienie postępowania obejmuje czynności procesowe sądu, w szczególności z zakresu postępowania dowodowego. Pozostają natomiast w mocy czynności procesowe stron. Tym samym zniesienie postępowania od dnia 7 kwietnia 2014r. dotyczyło także dowodu z opinii biegłego P. na okoliczność przyczyn wystąpienia szkody. Sąd Apelacyjny uznaje, że zniesienie postępowania nie łączy się z koniecznością powtórzenia wszystkich czynności, ale jeżeli obie strony zgodnie wyrażą takie stanowisko. W tym przypadku jednak nie wyrażono zgodnego wniosku, który mógłby spowodować konwalidowanie dowodu z opinii biegłego P. przeprowadzonej w warunkach nieważności. Strona pozwana wniosła natomiast o ponowne przeprowadzenie dowodu z opinii innego biegłego (k. 1069, k. 1113) i Sąd ten wniosek uwzględnił (k. 1092) wyraźnie dodatkowo zastrzegając, że ponowienie następuje z wyłączeniem biegłego P.. Dokumenty znajdujące się w aktach sprawy lub do nich dołączone stanowią zgodnie z art. 243<sup>2</sup> k.p.c. dowody bez wydawania odrębnego postanowienia, jednakże Sąd (nawet jeżeli chciał z urzędu skorzystać z wyjaśnień biegłego P.) nie mógł wykorzystać tego przepisu do przyjęcia dla podstawy ustaleń wymagających wiadomości specjalnych, zalegającego w aktach dokumentu przeprowadzonego w ramach zniesionych czynności. Musiałby wydać odrębne postanowienie dowodowe, umożliwiając wniesienie odpowiednich zastrzeżeń, co jest istotne -w świetle treści postanowienia z dnia 25 stycznia 2021r. k. 1042) . Jakkolwiek więc opinia z reguły wydawana jest w postaci dokumentu to należy podkreślić, że przepis art. 278<sup>1</sup>§1 k.p.c. nakazuje danie wyrazu dopuszczenia takiego dowodu w poczet materiału dowodowego z uwagi na charakter tego dowodu. Jest to szczególnie istotne dla możliwości podniesienia zarzutów do treści takiego dowodu. W sytuacji zaś nieważności postępowania trudno przyjąć by wadliwie reprezentowana strona miała wcześniej możliwość zgłoszenia takich zarzutów a po uchyleniu wyroku biegłego P. wyłączono w postanowieniu dowodowym. Ostatecznie jednak ta wadliwość nie przełożyła się na podstawy do uznania, że doszło do egzoneracji przewoźnika. Przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku przyczyn wskazanych w art. 17 ust. 4 Konwencji, w tym m.in. z przyczyny wadliwego opakowania, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie. Nawet jednak przy przyjęciu, że powstało domniemanie, że szkoda wynikła z wadliwości opakowania, to normę art. 17 ust. 4 powiązaną z art. 17 ust. 2 ogranicza wskazana w art. 18 ust. 2 możliwość przeprowadzenia dowodu, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z przyczyn wykazanych przez przewoźnika. Z zeznań C. V. wynika, że standardowo szalunki wydawane są w fabryce w formie monobloku składającego się z szeregu paneli oddzielonych podkładkami dystansowymi dla ochrony płyty kontaktowej spiętymi metalową taśmą. Było to więc pewien jednolity pakunek paneli szalunkowych przygotowany do wydania. Charakter zaś tego typu towarów wskazuje, że nadawca musiał zakładać, że towar będzie przedmiotem transportu. Sam świadek zeznawał też, że nie było dotąd żadnych problemów wynikających z tego typu pakowania (k 796) . Powyższe wskazuje, że był to typowy sposób pakowania paneli szalunkowych (co podważa stanowisko sądu o braku opakowania), ale przy tym tworzy domniemanie faktyczne że tego typu sposób pakowania nie łączy się ze szczególnym niebezpieczeństwem przewożenia szeregu palet, skoro dotąd nikt nie zgłaszał problemów Opinia biegłego G. z dnia 18 września 2021r. uznawała jednak, że istniało zagrożenie przesunięcia elementów w ramach danej palety. Z opinii tej wynika, że wprawdzie nie ma dowodu, że doszło do przesunięcia się czy wypadnięcia przekładek, jednak wskazuje ona, że doszło do przesunięcia się paneli szalunkowych także wewnątrz spiętych palet. Trudno więc było uznać obie opinie (tj odpowiednio biegłego P. i G.) za wiarygodną i spójną podstawę ustaleń. Opinia biegłego A. G. wskazuje bowiem, że tego typu kompilacja łączy się z ryzykiem przesunięcia ciężkich blatów szalunkowych także w ramach samej palety. Z opinii zaś biegłego P. Sąd nie mógł skorzystać. Sąd Apelacyjny zwraca jednak uwagę, że także z opinii biegłego G. wynika, że kierowca/przewoźnik/ dopuścił się rażącego niedbalstwa przy załadunku i rozmieszczeniu przedmiotu

przewozu. To kierowca przewoźnika dokonał zabezpieczenia towaru i nie zgłaszał żadnych zastrzeżeń w odniesieniu do opakowania. Według Sądu Apelacyjnego trudno uznać, że kierujący nie mógł on dostrzec, że palety z szalunkami nie są usztywnione w sposób uniemożliwiający wachlarzowanie skoro monoblok nie był dodatkowo zakryty. Przede wszystkim kierujący pozostawił puste przestrzenie między paletami, nielogicznie ustawił on luzem na górze na blatach szalunkowych ciężkie elementy stalowe (narożniki, podpory, wsporniki łączniki) zamiast na dole -vide zdjęcie 19 w dokumencie elektronicznym (...) k.115. Wszystko to sprzyjało ruchowi ładunku i to zarówno ruchowi całych palet jak i ruchowi paneli wewnątrz oraz porysowaniu powierzchni paneli. Według Sądu Apelacyjnego zwykle zasady logiki i podstawowa wiedza o zasadach dynamiki wskazywały, że dołączenie poszczególnych palet również stanowiłoby blokadę dla poszczególnych elementów utrudniając w ten sposób przesunięcie materiału wewnątrz kompilacji. Sposób rozmieszczenia ładunku i jego zabezpieczenia przed przemieszczeniem należał do przewoźnika, któremu można postawić zarzut braku należytej staranności i to niezależnie od szarpanego sposobu jazdy zarzucanego kierowcy przez biegłego (k.1160/2). Kierowca ponadto powinien sprawdzić po kontakcie z sarną czy nie doszło do przemieszczenia ładunku, szczególnie, że nie zastosowano mat antypoślizgowych a ponadto zastosowano jedynie jeden odciąg, co było niewystarczające i powodowało, że całe sekcje ładunku miały możliwość przemieszczania się. Sąd drugiej instancji podkreśla, że z raportu oględzin strony pozwanej wynika, że powstałe na sklejkach uszkodzenia wskazują na wahania poprzeczne co wbrew ocenie pozwanej świadczy także o przechylaniu się i ruchu całych palet. Przemieszczanie się zaś i przechylanie palet musiało osłabiać stabilność spiętego monobloku i osłabiać fabryczny sposób złączenia paneli. Zwykle zasady doświadczenia życiowego wskazują bowiem, że jeżeli siły bezwładności działają na całą paletę to cała konstrukcja pracuje i wówczas osłabia się sposób opakowania paneli ułożonych w palety i wówczas mogły przemieścić się także poszczególne elementy w poszczególnych paletach. Słusznie też Sąd Okręgowy zwracał uwagę, że kierowca /przewoźnik/ nie poczynił żadnych zastrzeżeń, co do sposobu załadunku i stanu opakowań, w szczególności nie zakwestionował sposobu, w jaki nadawca zabezpieczył w czasie ładowania towar w zakresie taśm metalowych oraz przekładek. Nic nie stało też na przeszkodzie by zapytał on o kwestie sposobu oddzielenia poszczególnych paneli. Zasadnie ponadto Sąd Okręgowy zwracał uwagę na powszechna dostępność danych o dobrych praktykach w transporcie tego typu ładunków. Przepis art. 17 ust. 5 CMR reguluje sytuację polegającą na powstaniu szkody wskutek co najmniej dwóch przyczyn, z których jedna nie mieści się w zakresie okoliczności, za które przewoźnik odpowiada. Zgodnie jednak z art. 29 ust. 1 Konwencji CMR przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. Jeżeli więc szkoda powstała na skutek kilku przyczyn, wśród których istnieje przyczyna zawiniona to ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika nie będzie możliwe jeżeli szkoda powstała także w skutek jego rażącego niedbalstwa. Trzeba podkreślić, że przy wykładni art. 28 ust. 1 powiązanej z art. 355§2 k.c. w orzecznictwie podkreślane są podwyższone wymagania należytej staranności dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 września 2020 r. II CSK 125/19 LEX nr 3054487. W tym kontekście prawidłowa była ocena dokonana przez Sąd Okręgowy, że przewoźnik tj ubezpieczony ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą a za niego pozwany ubezpieczyciel.

Niewątpliwie na stronie powodowej ciążył ciężar wykazania wysokości szkody (art. 6 k.c. i 232 k.p.c.). Niezasadnie jednak strona pozwana kwestionuje wysokość szkody skoro inspektor (...) działający w imieniu i na rzecz strony pozwanej oszacował ją w postępowaniu likwidacyjnym na kwotę 101.593,64 zł uznając- po sprawdzeniu stanu płyt, zakresu uszkodzeń i możliwości naprawy- że doszło do uszkodzeń ok. 16% ładunku k.69. Powód przedstawił protokół zniszczenia szalunków w którym uczestniczył przewoźnik k.68 ). Protokół ten określał wartość szkody określoną przez stronę powodowa. Sąd Okręgowy oceniając logicznie ten dowód oraz przedłożony przez pozwaną raport określający wartość uszkodzonych szalunków wyliczoną przez profesjonalistę, zajmującym się szacowaniem szkód, nie naruszył zasady swobodnej oceny dowodów, ustalając po oględzinach szkodę na kwotę wyliczoną przez pozwaną w postępowaniu likwidacyjnym. Sąd uwzględnił przy tym także zeznania T. M., który szacował szkodę. Obecnie nie jest już możliwe do przedstawienia biegłemu do oględzin (k542), stąd ściśle wykazanie szkody nie jest aktualnie możliwe. Dane wynikające z dokumentu z dnia 10 listopada 2015 mogły zostać uwzględnione, w zakresie w jakim stwierdza on fakt tj brak możliwości oględzin przedmiotu. Sąd Okręgowy tylko częściowo odmówił wiary zeznaniom

W. C. o zezłomowaniu całości szalunków. Trzeba podkreślić, że pozwana jako profesjonalista również nie sporządziła szczegółowej inwentaryzacji mimo, że dysponowała możliwością oględzin, stad stawianie zarzutu stronie powodowej, że nie dokonała ona zabezpieczenia nie jest zrozumiałe.

Powyższe wskazuje, że przy oszacowaniu wartości szkody nie został naruszony ani art. 233§1 k.p.c. ani art. 322 k.p.c. Sąd Apelacyjny podkreśla, że szalunki służą uzyskaniu gładkiej powierzchni betonu. Porysowanie ich, powstanie zagłębień ( zdjęcie akta szkodowe k161) uniemożliwia uzyskanie efektu jednolitej gładkiej powierzchni betonu, co oznacza, że taki panel staje się nieprzydatny do celu dla którego został on zakupiony. Szkada więc strony powodowej nie budzi wątpliwości. Ewentualne zaś uzyskanie przez stronę powodową innej korzyści z uszkodzonych paneli według zasady compensatio lucri cum damno powinna wykazać strona pozwana.

Nie podziela także Sąd drugiej instancji zarzutów dotyczących przedawnienia roszczenia. Konwencja CMR nie posługuje się pojęciem poszkodowany lecz pojęciem uprawniony, którym może być z zasady albo odbiorca lub nadawca. Jeżeli więc C. (...) zgłosiła szkodę to mogła to uczynić tylko działając albo na rzecz nadawcy albo odbiorcy. Biorąc zaś pod uwagę, że Spółka C. (...) pośredniczyła w zleceniu transportu działając na rzecz (...) .H.U. (...) w C., to zgłaszając szkodę musiała działać także na rzecz tego nabywcy towaru. Dla strony pozwanej musiało być więc jasne, że zgłoszenie oparte na Konwencji CMR wiąże się z roszczeniem uprawnionego odbiorcy tj (...) Spółka Jawna. Spółka ta jako odbiorca była ponadto wskazana w raporcie przygotowanym w imieniu i na rzecz (...) S.A. jako osoba zaangażowana w postępowanie likwidacyjne (k. 61). Przede wszystkim jednak ze znajdującego się w aktach szkodowych wydruku wiadomości mail D. B. z dnia 14 czerwca 2011r. ( k164/2) wynika, że w informacjach do zgłoszenia wskazano (...) w C. jako poszkodowanego. C. (...) była więc tylko zgłaszającym zdarzenie na rzecz spółki jawnej. Podkreślić trzeba, że bieg przedawnienia roszczenia o świadczenie do ubezpieczyciela przerywa się także przez zgłoszenie ubezpieczycielowi zdarzenia objętego ubezpieczeniem a nie tylko zgłoszenia roszczenia (art. 819§1 k.c.). Przepis ten dotyczy także sytuacji gdy ubezpieczyciela łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ze sprawcą (tak też wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 października 2017 r. V CSK 685/16 LEX nr 2401099 i uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 6 sierpnia 2020r. sygn. akt III CZP 76/19). Zgłoszenie więc zdarzenia prowadzi do przerwania biegu przedawnienia w stosunku do ubezpieczyciela, także w odniesieniu do wynikającego ze zgłoszonego zdarzenia roszczenia, choćby wówczas jeszcze niezgłoszonego przez poszkodowanego. Obowiązkiem strony pozwanej było zlikwidować szkodę zgodnie z umową zawartą z ubezpieczającym nawet jeżeli poszkodowany roszczeń jeszcze do pozwanej formalnie nie skierował. W takim wypadku bieg przedawnienia rozpoczyna się również na nowo od dnia, w którym zgłaszający roszczenie lub zdarzenie otrzymał na piśmie oświadczenie ubezpieczyciela o przyznaniu lub odmowie świadczenia. Oznacza to, że najwcześniej bieg terminu przedawnienia rozpoczął bieg na nowo w dniu 5 października 2011r. (k30). Roczny termin przedawnienia nie mógł więc upłynąć przed 12 września 2012 roku, kiedy FHU (...) w C. zawiadzał pozwaną do próby ugodowej a po ponownym przerwaniu nie mógł upłynąć przed wniesieniem pozwu tj przed data 17 lipca 2013r. (data nadania– k. 36 ) /.

Mając powyższe na uwadze apelację jako niezasadną oddalono na podstawie art.385 k.p.c. w zw. 15 zzs<sup>1</sup> ust. 1 pkt 4 ustawy dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. poz. 1842, z późn. zm.), w zw. z art. 6 ust.1 i 2 ustawy z dnia 28 maja 2021 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2021.1090).

O kosztach orzeczono w oparciu o art. 98§1 k.p.c. w zw. z art.391§1 k.p.c. i §2 pkt 5 i §10 ust.1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. 2015r. poz. 1800 ze zm.).

SSA Sławomir Jamróg