

Sygn. akt IX Ga 13/16

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 3 czerwca 2016 roku

Sąd Okręgowy w Lublinie IX Wydział Gospodarczy

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia SO Beata Błotnik (spr.)

Sędziowie: SO Przemysław Grochowski, SO Jacek Widło

Protokolant: Elżbieta Zentar

po rozpoznaniu w dniu 20 maja 2016 roku w Lublinie

na rozprawie

sprawy z powództwa A. J. (1)

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Rejonowego Lublin-Wschód w Lublinie z siedzibą w Świdniku

z 8 czerwca 2015 roku, sygn. akt VIII GC 862/14

I. oddala apelację;

II. zasądza od powoda A. J. (1) na rzecz pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 1 200 zł (tysiąc dwieście złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania odwoławczego.

SSO P. G. SSO B. Błotnik SSO J. W.

Sygn. akt IX Ga 13/16

## UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z 8 czerwca 2015r. Sąd Rejonowy Lublin-Wschód w Lublinie z siedzibą w Świdniku oddalił powództwo A. J. (1) przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w W. i zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 4 205,73 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

W uzasadnieniu powyższego orzeczenia Sąd Rejonowy ustalił, że A. J. (1), prowadzący działalność gospodarczą w zakresie przewozu rzeczy zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym z (...) Spółką Akcyjną z siedzibą w W.. Zakres ochrony ubezpieczeniowej rozpoczął się od 10 kwietnia 2013r., a kończył 9 kwietnia 2014r.

5 sierpnia 2013r. T.E.L.S. (...) Ltd. z siedzibą w L. zawarła z A. J. (1) umowę, której przedmiotem było przewóz masy uszczelniającej do produkcji okien z J. do wsi J., obwód (...) w Rosji.

W celu wykonania umowy A. J. (1) wysłał na miejsce załadunku swój pojazd, którym kierował R. J., jego syn. Towar w beczkach został ustawiony na paletach, a każda z nich osobno zabezpieczona folią typu stretch. Następnie pracownicy nadawcy – spółki (...), załadowali palety na naczepę, po uprzednim założeniu belki, aby poszczególne jednostki przylegały do siebie. Dodatkowo udzielili instrukcji kierowcy co do sposobu przewożenia towaru, zabraniając założenia pasów zabezpieczających, uzasadniając to możliwością uszkodzenia poszczególnych beczek. Przez całą drogę do granicy z Federacją Rosyjską towar pozostawał w stanie nienaruszonym.

Sąd pierwszej instancji ustalił także, iż pomimo podjęcia wszystkich działań przez pracowników nadawcy przesyłki i umieszczenia palet bezpośrednio przez nich, towar nie był prawidłowo rozmieszczony na środku transportowym, poprzez ustawienie zarówno małych, jak i dużych beczek przy ścianie czołowej naczepy. Dodatkowo każdy z rzędów powinien zostać osobno zabezpieczony deskami rozporowymi, używając w tym celu dodatkowo pasy transportowe.

Po opuszczeniu rosyjskiego urzędu celnego, R. J. ruszył do miejsca docelowego. W czasie drogi, z ulicy podporządkowanej wyjechał samochód osobowy, co zmusiło R. J. do ostrego hamowania, w czasie, którego doszło do przesunięcia się beczek na naczepę i ich uszkodzenie z uwagi na pozostawienie wolnych przestrzeni pomiędzy beczkami i nacisk większych beczek na mniejsze.

Kiedy przedstawiciele odbiorcy towaru rozpoczęli inspekcję ładunku, ujawnili, że część beczek jest uszkodzona - 50 beczek z komponentem A i 50 z komponentem B. Na tej podstawie sporządzony został protokół, który został podpisany przez R. J..

Po uzyskaniu informacji od kierowcy o zdarzeniu A. J. (2) skontaktowała się z agentem reprezentującym ubezpieczyciela, który w jej obecności zgłosił szkodę telefonicznie. Następnie drogą pocztową spółka (...) przesłała dokumenty, które miał wypełnić poszkodowany, a po zakończeniu procesu likwidacji szkody ubezpieczyciel odmówił wypłaty odszkodowania.

W związku z uszkodzeniem pojazdu spółka (...) zwróciła się z roszczeniem do przewoźnika o zapłatę odszkodowania w kwocie 20.000 euro. W wyniku przeprowadzenia negocjacji między stronami umowy spedytor zażądał zwrotu sumy 8 220,08 euro, na którą składały się kwoty:

- koszt usługi transportowo spedycyjnej w wysokości 3250 euro,
- koszt badań laboratoryjnych zwróconej części towaru – 100 euro,
- przepakowanie beczek – 1352,40 euro,
- straty materiału – 743,82 euro,
- odprawa celna i VAT przy wwozie - 921,60 euro,
- sporządzenie deklaracji celnej – 422 euro,
- zakup nowych beczek – 1200 euro,
- utylizacja beczek i 294 litrów uszczelnacza – 230,26 euro.

Wyżej przedstawiony stan faktyczny był zdaniem Sądu Rejonowego w całości bezsporny pomiędzy stronami. Oceniając dowód z opinii biegłego, sąd pierwszej instancji uznał, że niemal wszystkie konkluzje zawarte w opinii zasługiwały na wiarę. Biegły uwzględnił zarówno okoliczności konkretnego przypadku, jak i wiedzę fachową potrzebną do ich oceny, powołując się przy tym na konkretne rozwiązania stosowane w takich sytuacjach, więc w zakresie oceny prawidłowości umieszczenia ładunku i jego zabezpieczenia Sąd Rejonowy uwzględnił opinię w całości. Odmienne ocenę Sąd odniósł do rozważań biegłego w zakresie odpowiedzialności kierowcy za powstałe zaniedbania, gdyż przepisy powołane przez biegłego mogły rozstrzygać relację pomiędzy przewoźnikiem a osobami trzecimi. W zakresie objętym umową przewozu

relacje pomiędzy stronami zostały określone autonomicznie i zupełnie, w ramach obowiązujących przepisów prawa, a biegły - jak wskazał - nie uwzględnił w tym zakresie przepisów Konwencji CMR. Sąd Rejonowy podniósł, że obie strony kwestionowały odpowiedzialność powoda za nieprawidłowy załadunek towaru, a więc w tym zakresie okoliczność ta była niesporna.

Zeznania A. J. (2) i R. J. – co do okoliczności jakie osoby te przedstawiały – Sąd Rejonowy uznał za wiarygodne. Oceny tych zdarzeń oraz ich kwalifikacja prawna nie mogły być przedmiotem dowodu w tym zakresie, bowiem zeznania świadków nie mogą zastępować wiedzy specjalistycznej, bądź treści przepisów prawa, a tym samym nie mogły zostać przyjęte do podstawy rekonstrukcji stanu faktycznego. Odnośnie do prezentowanych przez te osoby faktów, w znacznym zakresie znalazły one potwierdzenie w dokumentach wytworzonych przez strony w toku wykonywania umowy. Zdaniem Sądu Rejonowego okoliczności te logicznie wynikają wzajemnie z siebie, tworząc spójny przebieg wydarzeń, zgodny z pozostałymi dowodami przeprowadzonymi w toku postępowania. Powyższą ocenę wspierały także zeznania M. M., który potwierdził stosowany w jego przedsiębiorstwie sposób załadunku tego rodzaju opakowań, zaś zabezpieczenia wskazane przez biegłego są używane przy przewozie kontenerowym. Mając na względzie fakt, że osoba ta musiała mieć wiedzę na temat okoliczności, które omawiała, ze względu na zatrudnienie u nadawcy przesyłki oraz brak dowodów przeciwnych, sąd pierwszej instancji uznał te zeznania za wiarygodne.

W zakresie oceny prawnomaterialnej podstawy powództwa Sąd Rejonowy wskazał, iż powód wnosi o zasądzenie kwoty wskazanej w pozwie w związku z powstaniem szkody u spedytora towaru przy wykonywaniu umowy przewozu w terytorium Polski do Rosji. Odpowiedzialność pozwanego wynikała z zawartej umowy OC i treści art. 805 § 1 i § 2 pkt 1 w zw. z art. 822 k.c.

Uwzględniając fakt, że towar był przewożony przez terytorium dwóch państw, Sąd Rejonowy uznał, że będzie miała zastosowanie Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w G. 19 maja 1956r. (Dz.U. z 1962, Nr 49, poz. 238 ze zm.) – zwana dalej jako Konwencja CMR – jej art. 1 ust 1. W zakresie ewentualnie nieuregulowanym przez zastosowanie będą miały zastosowanie przepisy prawa polskiego – art. 26 ustawy z 12 listopada 1965r. prawo prywatne międzynarodowe (Dz.U. z 1965r., Nr 46, poz. 290 ze zm.) i wyrok Sądu Najwyższego z 17 października 2008r., I CSK 105/08, LEX nr 510990).

Sąd pierwszej instancji wskazał, że zgodnie z art. 17 ust. 1 i art. 18 ust. 1 Konwencji CMR, w razie zaistnienia szkody w przesyłce w czasie przewozu istnieje domniemanie, że za szkodę tę ponosi odpowiedzialność przewoźnik – odpowiada on bowiem za całkowite lub częściowe uszkodzenie towaru, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem. Postanowienia Konwencji CMR nie zawierają żadnych szczególnych wymogów dotyczących sposobu udowodnienia przez przewoźnika okoliczności wyłączających jego odpowiedzialność ani rodzaju środków dowodowych, które mogą być użyte w tym celu. Przedstawione przez przewoźnika dowody podlegają ocenie zgodnie ze wskazaniami art. 233 § 1 k.p.c.

Sąd Rejonowy powołał ponadto art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, zgodnie z którym przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem niewynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

W świetle wyżej przyjętych ustaleń Sąd Rejonowy przyjął, że towar był ładowany przez nadawcę – spółkę (...), której pracownicy wykonywali osobiście wszystkie czynności, zgodnie z przyjętą metodą oraz udzielali kierowcy wiążących wskazówek odnośnie przewozu towaru. W toku postępowania dowodowego zostało wykazane, że to nadawca ponosił odpowiedzialność za wadliwe umieszczenie towaru. Ze względu na charakterystykę produktu był on przygotowywany do transportu oraz umieszczany w naczepie przez pracowników nadawcy – (...) spółki z o.o. w J., dlatego wyłącznie nadawca odpowiadał za zaistnienie przyczyn, które bezpośrednio doprowadziły do powstania szkody. Z tego względu ponosił on winę za nieprawidłowe

rozmieszczenie towaru, a tym samym w wyniku jego działania i zaniechania powstała szkoda. Na tej podstawie sąd pierwszej instancji przyjął, że odpowiedzialność przewoźnika została wyłączona w oparciu o powołaną wyżej normę.

Sąd Rejonowy przywołał ponadto przepis art. 17 ust. 4. Konwencji CMR, zgodnie z brzmieniem którego przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn:

- a) użycie pojazdów otwartych i nieprzykrytych oponczką, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;
- b) brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;
- c) manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;
- d) naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni;
- e) niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki.

Sąd Rejonowy wskazał, że powyższa norma precyzuje, że ładowanie, rozmieszczenie towaru przez nadawcę, a także wadliwe jego opakowanie (pkt b i c) wyłączają odpowiedzialność przewoźnika, w przypadku ustalenia, że była to jedna z przyczyn powstania szkody.

Wyniki postępowania dowodowego w rozpatrywanej sprawie, niezależnie od domniemania wskazanego w art. 18 ust. 2 Konwencji CMR, wyraźnie wskazywały, że szkoda miała swoje źródło zarówno w niedostatecznym opakowaniu towaru, jak i błędnym jego rozmieszczeniem na naczepie.

Sąd Rejonowy przyjął zatem, zgodnie ze stanowiskiem obu stron, że przewoźnik nie był odpowiedzialny za zaistnienie szkody. Podmiotem odpowiedzialnym był nadawca, który miał wiedzę o właściwości produktu, a pomimo tego nie przygotował odpowiedniego jego opakowania, a także wadliwie rozmieścił go na naczepie. Na tej podstawie ubezpieczyciel nie był zobowiązany do spełnienia świadczenia, wobec niewyrządzenia przez powoda szkody osobom trzecim – art. 822 § 1 k.c. Odpowiedzialność pozwanego miała charakter gwarancyjny i powstawała jedynie w wypadku, jeżeli osoba trzecia posiadałaby roszczenie odszkodowawcze w stosunku do ubezpieczonego. Spełnienie przez przewoźnika świadczenia względem spedytora nastąpiło bez podstawy prawnej i nie mogło tworzyć obowiązku dla ubezpieczyciela.

Rozstrzygnięcie w przedmiocie kosztów procesu Sąd Rejonowy uzasadnił treścią art. 98 § 1 i § 3 k.p.c. Pozwany, jako strona wygrywająca proces był uprawniony do otrzymania zwrotu wydatków obejmujących zwrot opłaty skarbowej od pełnomocnictwa 17 zł oraz radcy prawnego w oparciu o § 6 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 28 września 2002r. 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. Nr 163, poz. 1349, ze zm.) – 2400 zł oraz wydatków związanych z przeprowadzeniem dowodu z opinii biegłego – 1788,73 zł.

Apelację od powyższego wyroku złożył powód, zaskarżając powyższy wyrok w całości. Zaskarżonemu wyrokowi zarzucił naruszenie art. 805 k.c., art. 821 k.c., art. 822 k.c. i art. 781 § 1 i § 2 k.c. oraz art. 42 pkt 1 i 2 i 65 ustawy Prawo przewozowe i art. 17 ust. 4 Konwencji CMR. Naruszenie tych przepisów zdaniem skarżącego nastąpiło poprzez przyjęcie, że pozwana pomimo zawartej z powodem umowy ubezpieczeniowej towarów w transporcie międzynarodowym oraz powód nie ponoszą odpowiedzialności za szkodę i stąd pozwana nie jest zobowiązana do wypłaty odszkodowania, co skutkowało bezpodstawnym oddaleniem powództwa. Skarżący

wskazał, że nadawca towaru - spółka (...) - odpowiada za wadliwe rozmieszczenie towaru na naczepie oraz za zaistniałą szkodę, stąd odpowiedzialność powoda, jako przewoźnika jest wyłączona pomimo, że przeczą temu zebrane w sprawie dowody.

Skarżący zarzucił ponadto naruszenie przepisów prawa procesowego - art. 233 § 1 k.p.c. i art. 328 § 2 k.p.c. poprzez oparcie ustaleń faktycznych jedynie na fragmentach materiału dowodowego, nienależyte ustosunkowanie się do wszystkich zgromadzonych

w sprawie dowodów, bez wyjaśnienia okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy. W szczególności zarzut ten dotyczył opinii biegłego, który twierdził, że przewoźnik i kierowca ponoszą odpowiedzialność za powstałą szkodę chociażby w zakresie niezastosowania pasów transportowych, które zwisały na ścianach naczepy i nie zostały napięte. Skarżący zarzucił przeoczenie przez Sąd treści zlecenia transportowego z 5 sierpnia 2013r. zobowiązującego strony do przestrzegania Konwencji CMR, a także nakładającego na przewoźnika A. J. (1) obowiązek kontrolowania procesu załadunku (rozładunku), sprawdzania zewnętrznego stanu towaru i jego opakowania, kontroli zgodności rozmieszczenia i mocowania ładunku i właściwego zabezpieczenia ładunku na pojeździe.

W oparciu o powyższe zarzuty skarżący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i uwzględnienie powództwa w całości oraz o zasądzenie na jego rzecz kosztów procesu ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania z powodu nierozpoznania istoty sprawy i konieczności przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości, z uwzględnieniem kosztów postępowania za drugą instancję.

W odpowiedzi na apelację pozwana wniosła o jej oddalenie i zasądzenie od powoda na jej rzecz kosztów postępowania odwoławczego.

### **Sąd Okręgowy w Lublinie zważył, co następuje.**

Apelacja powoda nie zasługuje na uwzględnienie.

Nie zasługuje również zamieszczony w niej wniosek o uchylenie zaskarżonego wyroku z powodu nierozpoznania istoty sprawy. Zgodnie z treścią przepisu art. 386 § 4 k.p.c., poza wypadkami określonymi w § 2 i § 3, sąd drugiej instancji może uchylić zaskarżony wyrok i przekazać sprawę do ponownego rozpoznania tylko w razie nierozpoznania przez sąd pierwszej instancji istoty sprawy albo gdy wydanie wyroku wymaga przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości. Sformułowanie „nierozpoznanie istoty sprawy” odnosi się do nierozpoznania istoty roszczenia będącego podstawą powództwa. W orzecznictwie wskazuje się, że nierozpoznanie istoty sprawy to niezbadanie merytorycznej podstawy dochodzonego roszczenia, nierozpoznanie merytoryczne zgłoszonych w sprawie roszczeń lub zaniechanie przez sąd pierwszej instancji zbadania materialnej (istotnej) podstawy żądania pozwu, co ma miejsce także wówczas, gdy sąd uznaje, że zachodzi okoliczność wyłączająca powstanie roszczenia, przez co nie dokonuje głębszej analizy podstawy żądania.

Z sytuacją taką nie mamy do czynienia w niniejszej sprawie, bowiem Sąd Rejonowy, wydając wyrok, zbadał merytoryczną podstawę dochodzonego roszczenia i w wyniku jego merytorycznej weryfikacji przyjął, że powód nie wykazał co do zasady podstaw do odpowiedzialności pozwanego ubezpieczyciela w rozpatrywanym sporze odszkodowawczym. Przeprowadzona analiza nie potwierdza w żaden sposób zarzuty braku rozpoznania istoty sporu, co czyni zarzut apelacji i wniosek o uchylenie zaskarżonego wyroku chybionymi.

Sąd odwoławczy podziela szczegółowe ustalenia i wnioski sądu pierwszej instancji.

W ocenie Sądu Okręgowego, wbrew zarzutom powoda, nie wystąpiły sprzeczności

w ustaleniach sądu pierwszej instancji, stanowiące obrazę przepisu art. 233 § 1 k.p.c., którego treść nakazuje, aby sąd oceniał wiarygodność i moc dowodów według własnego przekonania – na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału dowodowego.

Jak zgodnie przyjmuje orzecznictwo i doktryna, o naruszeniu tego przepisu można zasadnie mówić tylko wtedy, gdy ustalony stan faktyczny nie jest możliwy do wywiedzenia w oparciu o przedstawione przez sąd dowody, a także

wówczas, gdy sąd bezzasadnie pomija pewne dowody, opierając się przy dokonywaniu ustaleń faktycznych jedynie na części zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego. Przy czym, nawet w takiej sytuacji, skuteczne podniesienie zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. będzie możliwe tylko wtedy, gdy prawidłowa ocena wszystkich dowodów prowadziłaby do ustaleń faktycznych mających wpływ na treść zapadłego w sprawie orzeczenia.

W ocenie Sądu Okręgowego Sąd Rejonowy w prawidłowy sposób ustalił, że przewoźnik nie był odpowiedzialny za zaistnienie szkody. Nie można zarzucić Sądowi Rejonowemu, że oparł ustalenia faktyczne wyłącznie na częściowym materiale dowodowym w sytuacji, gdy stan faktyczny był w zasadzie bezsporny między stronami. Sąd Rejonowy w prawidłowy sposób dokonał też oceny opinii biegłego, która zdaniem skarżącego wskazywała na odpowiedzialność przewoźnika i kierowcy za powstałą szkodę. Sąd Rejonowy przedstawił szeroką argumentację dla czego w zakresie oceny prawidłowości umieszczenia ładunku i jego zabezpieczenia uwzględnił opinię. Słusznie też odmiennie odniósł się do rozważań biegłego w zakresie odpowiedzialności kierowcy za powstałe zaniedbania. Ocena podstaw odpowiedzialności przewoźnika pozostaje bowiem poza sferą kompetencji biegłego i stanowi ona kognicję sądu orzekającego w sprawie. W rozpatrywanej sprawie, która obejmuje spór powodowego przewoźnika z jego ubezpieczycielem (z którym zawarł on umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej OC w przewozie), nie można uznać, że o odpowiedzialności przewoźnika decydują tylko przepisy o ruchu drogowym czy inne wytyczne, niewynikające z Konwencji CMR, na które powoływał się biegły w swoich wnioskach w opinii. W zakresie objętym umową przewozu relacje pomiędzy stronami przewozu (w tym nieuczestniczącymi w sporze : nadawcą i odbiorcą przesyłki) zostały określone w oparciu o przepisy Konwencji CMR i zasady ewentualnej odpowiedzialności przewoźnika wobec odbiorcy lub nadawcy przesyłki za powstałą podczas przewozu szkodę w przewożonym towarze mogą zostać rozstrzygnięte wyłącznie w oparciu o jej przepisy. Przepisy te określają także podstawy wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika za powstałą podczas przewozu szkodę w przewożonym towarze, a ich zaistnienie ma ten oczywisty skutek, że wyłącza także odpowiedzialność ubezpieczyciela przewoźnika. Odpowiedzialność pozwanego ubezpieczyciela winna być bowiem oceniana na gruncie łączącej go z przewoźnikiem umowy dobrowolnego ubezpieczenia odpowiedzialności OC przewoźnika i mającej do niej zastosowanie ogólnych warunków ubezpieczenia. Oczywistym jest w świetle tej umowy, że ubezpieczyciel odpowiada jedynie za zdarzenie, w wyniku którego odpowiedzialność cywilną za szkodę ponosi ubezpieczony przewoźnik – i tylko w granicach zawartej z nim umowy ubezpieczenia takiej odpowiedzialności.

Sąd Okręgowy w świetle poczynionych ustaleń faktycznych uznał, że nie można zarzucić Sądowi Rejonowemu przeoczenia zlecenia transportowego z dnia 5 sierpnia 2013 r. Okoliczności sprawy bezspornie wskazują na odpowiedzialność za szkodę nadawcy przesyłki do przewozu – czyli spółki (...), której pracownicy wykonywali osobiście wszystkie czynności załadunku, zgodnie z przyjętą metodą oraz udzielali kierowcy wiążących wskazówek odnośnie przewozu towaru. Stąd wyłącznie nadawca przesyłki odpowiadał za zaistnienie przyczyn, które bezpośrednio doprowadziły do powstania szkody w przewożonym towarze. Przyczynę uszkodzenia towaru biegły sądowy w opinii upatrywał w nieprawidłowo rozmieszczonym towarze na środku transportowym i w nieprawidłowo zabezpieczonym ładunku w czasie przewozu. Biegły wskazał, że tuż przy czołowej ścianie naczepy zostały umieszczone w sposób mieszany małe i duże beczki, co spowodowało ich wzajemne przemieszczanie się, nie tylko w wyniku sił bezwładności, ale również pod wpływem napierających na nie innych, dużych beczek. Według biegłego ładunek byłby prawidłowo rozmieszczony, gdyby został załadowany odwrotnie: na początku powinny zostać ustawione znacznie stabilniejsze duże beczki, których palety powinny być dosunięte ściśle do siebie, jak i do ściany czołowej naczepy, a na końcu powinny zostać załadowane jako ostatnie lub przedostatnie palety z mniejszymi beczkami – prawidłowo zamocowanymi. Biegły ocenił również, że ładunek podczas przewozu nie był prawidłowo i dostatecznie zabezpieczony : przewożone beczki o pojemności 200 litrów zestawione zostały po 2 sztuki na drewnianych paletach i były jedynie ofoliowane razem z drewnianą paletą folią typu stretch. W taki sam sposób zestawione zostały mniejsze beczki-pojemniki, które dodatkowo były spiętrzone w dwóch warstwach, a nawet mogły być ustawione częściowo luzem (opinia – k. 139-140). Ustalenia i wnioski opinii biegłego (niepodważonej skutecznie dowodem z opinii innego biegłego sądowego w trybie art. 278 k.p.c.) stanowiły dla Sądu Rejonowego wystarczającą podstawę do uznania, że to nadawca towaru do przewozu (jego pracownicy, za których działania jest odpowiedzialny wobec osób trzecich) ponosił winę za nieprawidłowe rozmieszczenie towaru, a tym samym w wyniku działania i zaniechania nadawcy

towaru do przewozu powstała szkoda. Na tej podstawie Sąd słusznie przyjął, że odpowiedzialność przewoźnika została wyłączona. Bez wpływu na tę odpowiedzialność pozostaje fakt, że powód dobrowolnie uznał zgłoszone mu roszczenie uczestniczącego w przewozie odbiorcy przewożonego towaru. Skoro miał on podstawy do obrony przed żądaniem odszkodowawczym – oparte na przywołanych trafnie przez sąd pierwszej instancji przepisach Konwencji CM, wyłączających jego odpowiedzialność za powstałą szkodę – to brak jest podstaw do żądania od ubezpieczyciela zwrotu równowartości wypłaconej dobrowolnie kwoty wymienionej w pozwie.

W tym kontekście prawidłowo Sąd Rejonowy ustalił brak odpowiedzialności powoda w odniesieniu do art. 17 ust 4. Konwencji CMR, zwalniającego przewoźnika od odpowiedzialności, jeżeli uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z (pkt b) braku lub wadliwego opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie oraz (pkt c) manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy. Skoro, bowiem ładowanie i rozmieszczenie towaru przez nadawcę oraz wadliwe opakowanie towaru stanowiło przyczynę powstania szkody, to odpowiedzialność przewoźnika jest wyłączona. Nie można zatem w tych okolicznościach skutecznie zarzucić sądowi pierwszej instancji, że dopuścił się naruszenia powyższego przepisu Konwencji CMR.

Odnosząc się do podniesionego w uzasadnieniu apelacji zarzutu naruszenia przez Sąd Rejonowy przepisu art. 328 § 2 k.p.c., Sąd Okręgowy uznał, że brak jest podstaw do jego uwzględnienia. Obraza tego przepisu może zostać uznana za skuteczny zarzut apelacji tylko wtedy, jeżeli uzasadnienie zaskarżonego wyroku nie ma wszystkich koniecznych elementów, bądź zawiera tak istotne braki, że niemożliwa jest jego kontrola instancyjna. Sąd Okręgowy podziela stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w wyroku z 7 lutego 2001r. (sygn. akt V 606/00, LEX nr 53116), zgodnie z którym naruszenie przepisu określającego wymagania, jakim winno odpowiadać uzasadnienie wyroku sądu (art. 328 § 2 k.p.c.), może być ocenione, jako mogące mieć istotny wpływ na wynik sprawy w sytuacjach tylko wyjątkowych, do których zaliczyć można takie, w których braki w zakresie poczynionych ustaleń faktycznych i oceny prawnej są tak znaczne, że sfera motywacyjna orzeczenia pozostaje nieujawniona bądź ujawniona w sposób uniemożliwiający poddanie jej ocenie instancyjnej.

Sytuacja wskazana w zacytowanym powyżej orzeczeniu Sądu Najwyższego w rozpatrywanej sprawie nie zachodzi. Wbrew zarzutowi apelacji uzasadnienie zaskarżonego wyroku spełnia wymogi określone w art. 328 § 2 k.p.c., gdyż zawiera w swej treści wymienione w tym przepisie elementy. Sąd Rejonowy w swoim uzasadnieniu w sposób wyczerpujący omówił okoliczności ustalenia braku odpowiedzialności powoda za powstałą szkodę i odniósł je do zasad ponoszenia takiej odpowiedzialności przewidzianych w Konwencji CMR. Ponadto treść uzasadnienia pozwala w pełni na odczytanie sfery motywacyjnej wyroku, jak też umożliwia przeprowadzenie jego kontroli instancyjnej.

Konsekwencją nieuwzględniania powyższych zarzutów strony powodowej w zakresie obrazy przepisów prawa procesowego jest również uznanie za chybione odpowiednio zarzutów naruszenia przepisów prawa materialnego : art. 805 k.c., art. 821 k.c. art. 822 k.c. i art. 781 § 1 i 2 k.c.

Sąd Rejonowy, prawidłowo dokonując rozstrzygnięcia, nie zastosował przepisów ustawy z 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe (Dz. U. Nr 53, poz. 272). Okoliczności niniejszej sprawy wskazują bowiem, że przewóz, z którego powód wywodzi swoje roszczenie, miał charakter przewozu międzynarodowego, wobec czego sąd pierwszej instancji powinien rozstrzygnąć spór na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z 19 maja 1956r. (Dz. U. z 1962r., Nr 49, poz. 238). Zasady odpowiedzialności przewoźnika uregulowane w art. 42 pkt 1 i 2 oraz art. 65 Prawa przewozowego zostały jednakże w analogiczny sposób określone w Konwencji CMR.

Z tych wszystkich względów i na podstawie art. 385 k.p.c. Sąd Okręgowy w Lublinie orzekł, jak w sentencji wyroku.

Orzeczenie o kosztach postępowania apelacyjnego sąd odwoławczy oparł na treści art. 98 § 1 i § 3 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 5 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015r. w sprawie ponoszenia

przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego z urzędu (Dz.U. z 2015 r. poz. 1805).

(SSO J. W.) (SSO B. Błotnik) (SSO P. G.)