

Sygn. akt VI A Ca 1057/12

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 28 lutego 2013 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie VI Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący - Sędzia SA – Ewa Śniegocka

Sędzia SA – Agata Zając

Sędzia SA – Teresa Mróz (spr.)

Protokolant: sekr. sądowy Katarzyna Kędzierska

po rozpoznaniu w dniu 28 lutego 2013 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa L. K. i I. K.

przeciwko A. D. i M. D.

z udziałem interwenienta ubocznego po stronie pozwanej (...) S.A. z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanych

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie

z dnia 1 marca 2012 r., sygn. akt IV C 740/07

I. oddała apelację;

II. zasądza solidarnie od A. D. i M. D. na rzecz L. K. i I. K. solidarnie kwotę 2.700 (dwa tysiące siedemset) zł tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.

Sygn. akt VI A Ca 1057/12

UZASADNIENIE

Powodowie L. K. i I. K. w ostatecznie sprecyzowanym powództwie wnieśli o zasądzenie od pozwanych A. D. i M. D. kwoty 228.111,31 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 1 stycznia 2007 r. do dnia zapłaty.

Pozwani wnieśli pozew wzajemny, w którym domagali się zasądzenia od powodów na ich rzecz kwoty 15.055 zł z ustawowymi odsetkami.

Wyrokiem z dnia 1 marca 2012 r. Sąd Okręgowy w Warszawie zasądził od pozwanych A. D. i M. D. prowadzących działalność gospodarczą pod firmą (...) Spółka cywilna w W. solidarnie na rzecz powodów kwotę 149.043,54 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 10 kwietnia 2007 r. do dnia zapłaty. Oddalił powództwo główne w pozostałym zakresie. W całości oddalił powództwo wzajemne. Orzekł o kosztach postępowania.

Orzeczenie powyższe zapadło na podstawie następujących ustaleń faktycznych i rozważań prawnych Sądu pierwszej instancji:

Rodzina powodów od 2003 r. zamieszkiwała we Francji w S.. Powodowie tam pracowali. Tam też w wynajętym domu gromadzony był ich majątek. Zamieszkanie we Francji wiązało się z zamiarem zamieszkiwania tam. Powodowie w 2006 r. podjęli decyzję o powrocie do Polski, co łączyło się z podjęciem decyzji o przewiezieniu całego majątku do kraju bez pozostawienia we Francji jakiegokolwiek jego części.

W związku z powyższym w dniu 1 września 2006 r. powód zawarł z pozwanymi prowadzącymi działalność gospodarczą pod firmą (...) Spółka cywilna umowę, na podstawie której pozwani zobowiązali się do przeprowadzki mienia powodów. Zgodnie z ustaleniami stron umowy w skład tej usługi wchodziło dostarczenie materiałów do pakowania, pakowanie mienia, załadunek mienia do meblowozu, transport, rozładunek i ubezpieczenie. Wszystkie te czynności, stosownie do postanowień umowy przejął na siebie przewoźnik. Miejscem załadunku był S., a docelowym miejscem dostawy W. ul. (...).

W paragrafie 2 umowy wykonawca przejął z momentem wydania przez zleceniodawcę przesyłki do momentu jej odbioru odpowiedzialność za szkody wynikłe podczas przewozu. Ustalono, że załadunek nastąpi w dniu 27 września 2006 r. a rozładunek w miejscu docelowym w dniu 30 września 2009 r. Wynagrodzenie określono na kwotę 9.750 zł. z czego 500 zł zapłacono w dniu podpisania umowy jako zaliczkę. Pozostała część miała być płatna w momencie wykonania usługi.

Do decyzji przewoźnika pozostawione były kwestie techniczne transportu, zastosowania do niego odpowiedniego typu samochodu.

Załadunek rozpoczął się w dniu 28 września 2006 r. Przewoźnik dostarczył specjalistyczne ochronne opakowania. Pracownicy pozwanych sporządzali na bieżąco listy pakowanych rzeczy na podstawie przejmowanych ilości do samochodu. Listy te zostały zabrane przez osoby dokonujące przewozu. Powodowie nie zgłaszali w momencie zakończenia załadunku żadnych zastrzeżeń co do sposobu poukładania i zabezpieczenia rzeczy, w tym również do rzeczy znacznej wartości. Powód brał udział w zamykaniu drzwi samochodu przed jego odjazdem. W posiadaniu przewoźących znajdowała się butla gazowa, której w czasie załadunku nie używali do przyrządzania posiłków. Butla została również włożona do paki samochodu.

W dniu 30 września 2006 r. powód rozwiązał w S. umowę najmu zajmowanego domu.

W trakcie transportu w Niemczech, na autostradzie przed granicą z Polską, nocą, gdy samochód stał w korku doszło do zapalenia blaszanego kontenera samochodu transportowego. Kierujący samochodem pracownik Spółki (...) za pośrednictwem radia CB został powiadomiony o palącym się pojeździe w jego tylnej części. Transportujący użyli gaśnicy, co jednak nie doprowadziło do ugaszenia pożaru. Zawiadomiona została niemiecka straż pożarna, która przystąpiła do wygaszania pożaru. W wyniku tej akcji wodą zalane zostało pomieszczenie ładowni samochodu. Część spalonych rzeczy została na poboczu drogi, część uległa mechanicznemu zniszczeniu podczas akcji gaśniczej. O zaistniałym fakcie powiadomieni zostali pozwani telefonicznie. Pracownicy mimo zalania samochodu i ciekącej z niego wody otrzymali od pozwanych polecenie przekroczenia granicy Polski. Przewoźnik, po przekroczeniu granicy, nie zgłosił faktu pożaru polskiej policji. W dniu 30 września 2006 r. powodowie poinformowani zostali o zaistniałym zdarzeniu oraz o tym, że przewożone rzeczy znajdują się w bazie firmy przewozowej. Uzyskali lakoniczną informację na temat stanu rzeczy. Powodowie dokonali w Ł. oględzin ładunku, który był spalony i w dalszym ciągu nasiąknięty wodą. Reszta ocalałych z pożaru rzeczy była powrzucona w nieładzie do środka samochodu. Wówczas powodowie zostali poinformowani przez właścicieli firmy przewozowej, że samochód został podpalony w trasie. Powodowie zgłosili podpalenie na komisariat w B.. Na bazie dokonano spisu rzeczy przekazanych do przewozu, których wartość określono na 350.000 zł. Część rzeczy powodów była przez nich prana, część zaś przez przewoźnika. Na skutek zdarzenia powodowie pozostali bez żadnego mienia ruchomego. Dochodzenie zostało umorzono postanowieniem z dnia 16 listopada 2006 r. Przeprowadzony w trakcie postępowania dowód z opinii biegłego do spraw pożarnictwa

wykazał, że najbardziej prawdopodobną przyczyną pożaru jest podpalenie samochodu. Pożar nastąpił w dwóch prawdopodobnych wariantach – umieszczenie podpału na dachu skrzyni ładunkowej w czasie postoju na parkingu, albo w czasie przejazdu samochodu pod mostem lub wiaduktem. Ubezpieczyciel przewoźnika odmówił powodowi wypłaty ubezpieczenia uzasadniając zdarzenie wystąpieniem siły wyższej, a co za tym idzie braku odpowiedzialności przewoźnika za szkodę. W trakcie postępowania powodowie przedstawili kilka list obejmujących kilkaset pozycji zniszczonych lub zaginionych rzeczy, których wartość określona została na 327.048,11 zł.

W dniu 29 marca powodowie wezwali pozwanych do zapłaty w terminie do 10 kwietnia 2007 r. kwoty 200.000 zł jako odszkodowania za zniszczone mienie. Pozwani nie zapłacili powyższej kwoty.

Biegły J. C. sporządzający w niniejszej sprawie opinię wskazał, że wartość szkody w postaci ubytku przesyłki wynosi 149.043,54 zł i odnosi się do 170 przedmiotów.

Sąd Okręgowy ustalił również, że rodzina K. mieszkała w Polsce w latach 2006-2008, natomiast L. K. do 2010 r. Do Francji wrócili w 2010 r. Obecnie mieszkają w S..

Oboje powodowie są podatnikami podatku dochodowego, który rozliczają w Polsce.

W tych okolicznościach faktycznych Sąd Okręgowy uznał, że okoliczności sprawy niewątpliwie dowodzą, że umowa przewozu zawarta między stornami odnosiła się do przewozu rzeczy przesiedlenia, o czym świadczy przewożenie całego mienia powodów, rozwiązanie przez powodów stosunku najmu zajmowanego przez nich we Francji lokalu mieszkalnego. Osiedlenie się w kraju z zamiarem stałego pobytu wynika z faktu podjęcia przez powodów pracy zarobkowej w W., nauki przez powoda oraz przez małoletnie dzieci powodów. Ponadto już z samej umowy wynika, że dotyczy ona przeprowadzki mienia L. K.. Wynika z tego, że fakt ten stał się również elementem świadomości przewoźnika. Zdaniem Sądu Okręgowego konstatacji tej nie zmienia fakt powrotnego przeniesienia się powodów z rodziną po kilku latach do B.. Sąd podkreślił również, że możliwość swobodnego przemieszczania się osób w ramach Unii Europejskiej uzasadnia twierdzenie, że przeprowadzka osób i ich mienia musi być utożsamiana z przesiedleniem, o czym decyduje zrealizowany definitywnie zamiar przemieszczenia się osoby wraz ze swym mieniem do wybranego i docelowego miejsca pobytu, w którym realizują się jego cele życiowe.

W związku z powyższym Sąd Okręgowy uznał, że w sprawie niniejszej do odpowiedzialności pozwanych będą miały zastosowanie przepisy prawa przewozowego, w którym odpowiedzialność przewoźnika ukształtowana została jako odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. Sąd podkreślił, że stosownie do treści art. 65 ust. 2 ustawy prawo przewozowe, odpowiedzialność podmiotu wykonującego przewóz wyłączają jedynie przyczyny występujące po stronie nadawcy lub odbiorcy nie wywołane winą przewoźnika, właściwością samego przewożonego towaru, a także przypadek siły wyższej. Natomiast wśród przyczyn egzoneracyjnych określonych w powyższym przepisie brak jest okoliczności wyłączających odpowiedzialność charakterystyczną dla reżimu odpowiedzialności deliktowej, a więc winy osoby trzeciej wyłączającej odpowiedzialność dłużnika.

Sąd Okręgowy podkreślił, że wszystkie przeprowadzone w sprawie dowody wskazują na zewnętrzną przyczynę pożaru w samochodzie przewożącym rzeczy powodów, a w konsekwencji też znacznego uszkodzenia i częściowej utraty przewożonych rzeczy. Zdaniem Sądu w sprawie niniejszej nie można mówić o sile wyższej, skoro przeprowadzone w sprawie dowody wskazują działania innego człowieka, jako przyczynę pożaru.

Powodowie nie zaoferowali dowodów świadczących o tym, że działania lub zaniechania samego przewoźnika mogły doprowadzić do wystąpienia pożaru w samochodzie.

Godne uwagi w ocenie Sądu Okręgowego było również to, że strony w ramach autonomii w kształtowaniu umownych stosunków zobowiązaniowych, w paragrafie 2 umowy rozstrzygnęły o odpowiedzialności przewoźnika wprowadzając klauzulę, zgodnie z którą wykonawca przejął z momentem wydania rzeczy przez zleceniodawcę do momentu odbioru odpowiedzialność za szkody wynikłe podczas przewozu. Sąd podniósł też, że przepisy ustawy Prawo przewozowe regulujące kwestię odpowiedzialności przewoźnika za szkody powstałe podczas przewozu mają charakter

ius dispositivi, co oznacza, że strony mogą sobie dowolnie tę kwestię kształtować, a z treści łączącej strony umowy wynika jednoznacznie, że przewoźnik przejął na siebie całkowitą odpowiedzialność za wszystkie postacie szkody mogące wystąpić w trakcie wykonywania przewozu. Zdaniem Sądu od odpowiedzialności pozwanych nie uwalnia fakt związania ich umową z ubezpieczycielem.

Sąd Okręgowy wskazał, że powodowie wypełnili również warunek stawiany przez prawo przewozowe składając reklamację, za którą Sąd uznał wystosowane do przewoźnika, pochodzące z dnia 29 marca 2007 r. wezwanie do dobrowolnego spełnienia świadczenia.

Wobec kwestionowania przez pozwanych wartości szkody, jaką ponieśli powodowie, Sąd Okręgowy stwierdził, że sposób ustalania wysokości odszkodowania, do jakiego zobowiązany jest przewoźnika określa art. 80 ustawy prawo przewozowe. W przypadku braku możliwości ustalenia tej wysokości na podstawie kryteriów wskazanych w tym przepisie tj. na podstawie ceny podanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy, albo ceny wynikającej z cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu, albo na podstawie wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie nadania, wówczas wysokość szkody ustalana jest przez rzeczoznawcę. W przedmiotowej sprawie wysokość odszkodowania ustalona została zgodnie z kryterium określonym w art. 80 ust. 1 pkt 3 prawa przewozowego tj. stosowanie do wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w odniesieniu do chwili i miejsca ich nadania. Biegły stosując tę zasadę ustalił wysokość szkody na kwotę 149.043,54 zł. tak ustalona szkoda nie przewyższa wartości przesyłki powodów z daty jej nadania. Ocenie podlegały te rzeczy, które zostały nadpalone, zalane lub zaginęły w czasie akcji gaśniczej.

Odsetki od zasądzonej na rzecz powodów kwoty 149.043,54 zł zasądzone zostały od dnia 10 kwietnia 2007 r. mając na uwadze, że w wezwaniu do zapłaty wystosowanym do pozwanych wskazany był termin spełnienia zobowiązania, przez co stało się ono zobowiązaniem terminowym stosownie do art. 455 k.c., co oznacza, że nie spełnienie zobowiązania we wskazanym w wezwaniu terminie uprawniało powodów do domagania się odsetek za czas opóźnienia.

Odnośnie do żądania zawartego w pozwie wzajemnym, Sąd uznał, że jest ono w całości bezzasadne. Zdaniem Sądu Okręgowego oczywistym jest w sprawie niniejszej, że pozwani nie wykonali przyjętego zobowiązania zgodnie z zawartą umową przewozu, skoro nie dostarczyli przesyłki w stanie, w jakim oczekiwał tego zleceniodawca. Sąd Okręgowy wskazał, że umowa przewozu, w której istotny jest efektywny aspekt jej wykonania przez przewoźnika upodabnia ją do umowy rezultatu. Wobec tego, skoro pozwani dostarczyli przyjętą do przewozu przesyłkę w znacznym stanie uszkodzoną, to umowa przewozu nie została przez nich wykonana w należyty sposób.

Jako podstawę prawną rozstrzygnięcia Sąd Okręgowy wskazał art. 774 k.c., 353 ind. 1 k.c., art. 65 ust. 1 i 2, 80 ustawy prawo przewozowe, art. 455 k.c., art. 481 k.c. oraz art. 1 ust. 4 Konwencji Genewskiej o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów CMR z dnia 19 maja 1956 r.

O kosztach orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c., 100 k.p.c. oraz art. 83 ust. 1 i 2 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych.

Apelację od powyższego wyroku wywiedli pozwani w zakresie rozstrzygnięcia o powództwie głównym. Zarzucili Sądowi Okręgowemu naruszenie prawa procesowego – art. 231 § 1 k.p.c. poprzez brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego i wyprowadzenie z faktu czasowego zamieszkiwania powodów w Polsce wniosku o ich przesiedlenie z Francji, błędne uznanie, że powodowie przesiedlili się do Polski, podczas, gdy powódka nie rozwiązała stosunku pracy za granicą, którą kontynuowała po powrocie w 2008 r., poprzez brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego i wyprowadzenie z opinii biegłego błędnych wniosków prowadzących do uznania za szkodę wartość rzeczy używanych według cen ich nabycia bez uwzględnienia stopnia ich zużycia, - art. 231 k.p.c. poprzez błędne uznanie przez sąd za udowodnioną okoliczność przewozu rzeczy przesiedlenia, podczas gdy powodowie zamieszkiwali w Polsce jedynie w okresie 2006-2008 r., poprzez błędne uznanie, że w paragrafie 2 umowy pozwani rozszerzyli swoją odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy na okoliczności, za które z mocy ustawy przewoźnik odpowiedzialności nie ponosi, - art. 232 k.p.c. poprzez jego niewłaściwe zastosowanie i uznanie przez sąd za udowodnione twierdzenia powodów dotyczące ich przesiedlenia, mimo, że dowody wskazują, że

miała miejsce jedynie czasowa zmiana miejsca zamieszkania, - art. 316 k.p.c. poprzez nieprawidłowe zastosowanie i nie ustalenie przez sąd stanu rzeczy istniejącego w chwili zamknięcia rozprawy tj. ustalenia stanu faktycznego miejsca zamieszkania powodów w latach 1994-2012 na podstawie zeznań podatkowych powodów składanych we Francji, stałego pobierania nauki we Francji przez dzieci powodów, umów najmu lokalu za granicą.

Pozwani zarzucili również Sądowi Okręgowemu naruszenie prawa materialnego:

- art. 1 ust. 4 c Konwencji CMR przez jego błędne zastosowanie wskutek przyjęcia, że przewóz dotyczył rzeczy przesiedlenia, co wyłączało zastosowanie przepisów Konwencji, a tym samym odpowiedzialność przewoźnika,

- art. 1 ust. 1 Konwencji CMR przez jego nie zastosowanie mimo, że zgodnie z umową przewozu miejsce nadania przesyłki oraz miejsce jej dostawy znajdowały się w dwóch różnych krajach, a przesłanki określone w art. 1 ust. 4 wyłączające stosowanie Konwencji nie występowały,

- art. 17 ust. 2 Konwencji CMR przez jego nie zastosowanie mimo, że szkoda powstała w okolicznościach, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec, a przewożone mienie nie było mieniem przesiedleńczym powodów,

- art. 65 ust. 2 prawa przewozowego przez jego nie zastosowanie pomimo, że uszkodzenie przesyłki powstało z przyczyn nie wywołanych winą przewoźnika, co wyłączało jego odpowiedzialność za powstałą szkodę,

- art. 65 ust. 1 prawa przewozowego przez jego błędne zastosowanie wobec przesłanek wyłączających odpowiedzialność przewoźnika na podstawie art. 65 ust. 2 prawa przewozowego,

- art. 471 k.c. przez jego nie zastosowanie pomimo występowania okoliczności, za które przewoźnik odpowiedzialności nie ponosił,

- art. 353 ind. 1 k.c. oraz art. 65 ust. 1 i 2 k.c. przez ich błędne zastosowanie i przyjęcie, że punkt 2 umowy przewozu wyłączał stosowanie przepisów ustawowo ograniczających odpowiedzialność przewoźnika pomimo, że takiego zapisu w umowie przewozu nie zawarto ani nie wskazano takiej odpowiedzialności w oparciu o art. 473 § 1 k.c.

- art. 80 ust. 1 pkt 3 prawa przewozowego przez jego błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że wartość przewożonych rzeczy stanowi ich cena nabycia jako nowych pomimo, że przez nadaniem ich do przewozu były używane, co prowadzi do bezpodstawnego wzbogacenia powodów i niewspółmiernego zawyżenia odszkodowania,

- art. 361 § 1 i 2 oraz art. 363 k.c. przez ich nie zastosowanie pomimo, że w opinii biegłego wskazano, że rzeczy przewożone nie były nowe co skutkowało zasądzeniem odszkodowania prawie dwukrotnie przewyższającego wartość uszkodzonych rzeczy,

- art. 362 k.c. przez jego nie zastosowanie pomimo, że powodowie niewątpliwie przyczynili się do zwiększenia rozmiarów szkody w 20 % zabraniając pozwanym rozładowania zamoczonych rzeczy i ich natychmiastowego suszenia.

W konkluzji apelacji pozwani wnieśli o zmianę wyroku w zaskarżonej części i oddalenie powództwa głównego w całości, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazania sprawy Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja pozwanych pozbawiona jest uzasadnionych podstaw prawnych i jako taka podlega oddaleniu.

W pierwszej kolejności Sąd Apelacyjny podkreśla, że aprobuje dokonane przez Sąd Okręgowy ustalenia faktyczne i przyjmuje je za własne. Trafna jest również ocena prawna zebranego w sprawie materiału dowodowego zaprezentowana w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku.

Wskazać należy, że nie są zasadne zarzuty apelacji naruszenia prawa procesowego – art. 233 § 1 k.p.c. oraz art. 231 k.p.c. w zakresie, w jakim pozwani kwestionują ustalenia Sądu Okręgowego dotyczące charakteru rzeczy przewożonych z Francji do Polski.

Argumentacja apelacji opiera się na twierdzeniu, że, wbrew wywiadom Sądu Okręgowego, mienie powodów będące przedmiotem umowy przewozu nie stanowiło mienia przesiedleńczego. Z twierdzenia tego pozwani wyciągają pozytywny dla siebie wniosek o braku odpowiedzialności za częściowe zaginięcie i zniszczenie w czasie przewozu rzeczy należących do powodów. Pozwani stoją na stanowisku, że w sprawie winny mieć zastosowanie przepisy Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r., której zgodnie z art. 1 pkt 4c nie stosuje się do przewozu rzeczy przesiedlenia.

Artykuł 17 ust. 2 Konwencji regulujący odpowiedzialność przewoźnika stanowi natomiast, że przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru **lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.**

Przyczyny egzoneracyjne przewidziane w Konwencji CMR są szersze niż wynikające z prawa przewozowego, jednak różnica nie polega na tym, że zalicza do nich również winę osoby trzeciej, lecz że rezygnując z wymogu zewnętrżności zdarzenia dopuszcza jako te przyczyny również zdarzenia, których źródło tkwi w sferze aktywności przewoźnika, działalności lub właściwości urządzeń bądź środków, którymi się posługiwał. Oznacza to, że na gruncie przepisów Konwencji CMR przewoźnik zwolniony jest od odpowiedzialności zarówno w przypadku wystąpienia siły wyższej jak i z wyżej wskazanych przyczyn (tak Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 14 maja 1996 r., sygn. akt I A Cr 333/96).

W tych okolicznościach uznać należy, że istotne z punktu widzenia odpowiedzialności pozwanych jest ustalenie, czy przedmioty przewożone przez pozwanych stanowiły mienie przesiedleńcze powodów, czy też nie, jak chcą tego pozwani.

W ocenie Sądu Apelacyjnego, podobnie jak sądu pierwszej instancji, mienie powodów będące przedmiotem umowy z dnia 1 września 2006 r. było mieniem przesiedleńczym. Ustawodawca nie definiuje pojęcia „mienie przesiedleńcze”, dlatego też ustalenie tej okoliczności zależy od charakteru przewożonych rzeczy oraz podejmowanych przez powodów w 2006 r. czynności w związku z przeprowadzką z Francji do Polski. Ogólnie przyjmuje się, że mienie przesiedleńcze, a więc mienie osobiste, to rzeczy przeznaczone na własny użytek osób fizycznych lub do zaspokojenia potrzeb ich gospodarstw domowych. W realiach przedmiotowej sprawy nie ulega wątpliwości, że rzeczy przewożone należące do powodów były rzeczami, o których wyżej mowa. Podkreślić również należy, że powodowie przeprowadzając się w 2006 r. do Polski mieli zamiar osiedlenia się w Polsce. Świadczy o tym fakt rozwiązania umowy najmu lokalu mieszkalnego we Francji i kupno mieszkania w W., zapisanie dzieci powodów do szkoły w Polsce, podjęcie przez powoda studiów doktoranckich w Polsce.

Należy również zwrócić uwagę, że ustawa o podatku od towarów i usług, która reguluje kwestię podatku od importowanych rzeczy osobistego użytku (rzeczy przesiedlenia), w art. 47 ust. 1 stanowi, że zwalnia się od podatku import rzeczy osobistego **użytku osoby fizycznej przenoszącej miejsce zamieszkania z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju**, jeżeli łącznie są spełnione następujące warunki: rzeczy służyły do osobistego użytku tej osobie w miejscu zamieszkania na terytorium państwa trzeciego, z tym że towary nieprzeznaczone do konsumpcji musiały służyć do takiego użytku przez okres co najmniej 6 miesięcy przed dniem, w którym osoba ta przestała mieć miejsce zamieszkania na terytorium państwa trzeciego, rzeczy będą używane na terytorium kraju do takiego samego celu, w jakim były używane na terytorium państwa trzeciego, osoba

fizyczna miała miejsce zamieszkania na terytorium państwa trzeciego nieprzerwanie przez okres co najmniej 12 miesięcy poprzedzających zmianę miejsca zamieszkania, rzeczy te przez 12 miesięcy od dnia zgłoszenia do procedury dopuszczenia do obrotu nie mogą zostać oddane jako zabezpieczenie, sprzedane, wynajęte, użyczone, wydierżawione lub w inny sposób odstąpione odpłatnie lub nieodpłatnie bez wcześniejszego poinformowania o tym organu celnego.

Ustawa powyższa charakteryzuje mienie przesiedleńcze od strony przedmiotowej wskazując jedynie, że określone w przepisie art. 47 ust. 1 ustawy o podatku od towarów i usług rzeczy spełniające powyższe kryteria zwolnione są z podatku w przypadku przeniesienia przez osobę fizyczną **miejsca zamieszkania** z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju. Odwołując się do treści art. 25 k.c. wskazać należy, że miejscem zamieszkania osoby fizycznej jest miejscowość, w której osoba ta przebywa z zamiarem stałego pobytu. To samo należy odnosić do kraju, w którym osoba fizyczna zamieszkuje. Przyjmuje się, że wola stałego pobytu, animus stanowi wynik decyzji osoby, co uzasadnia traktowanie miejsca zamieszkania jako domicilium voluntarium. Animus musi być wystarczająco uzewnętrzniony w postaci określonych zachowań psychofizycznych oraz czynności prawnych (administracyjnych, pracowniczych, cywilnoprawnych, rodzinnoprawnych). Nie wystarczy więc w tej mierze jedynie złożenie oświadczenia przez zainteresowaną osobę.

W ocenie Sądu Apelacyjnego okoliczności, w jakich doszło do przewozu rzeczy powodów uzasadniają stanowisko, że były to rzeczy przesiedlenia. Okoliczność, że w konsekwencji powodowie wraz z rodziną wyprowadzili się ponownie do Francji (definitywnie) po upływie czterech lat, nie może stanowić o braku zamiaru powodów osiedlenia się na terenie Polski w 2006 r. W przeciwnym wypadku irracjonalne byłoby przewożenie całego mienia, rozwiązanie umowy najmu domu we Francji, zapisanie dzieci do szkoły w Polsce. Istnienia po stronie powodów zamiaru osiedlenia się w Polsce nie niweczy uzależnienie pozostania w kraju, między innymi, od podjęcia przez powodów pracy w Polsce i stanu zdrowia ojca powodki.

W tych okolicznościach zdaniem Sądu Apelacyjnego nie może budzić wątpliwości, że mienie, które uległo zniszczeniu stanowiło mienie przesiedleńcze powodów, a co za tym idzie nie będzie miała zastosowania w sprawie Konwencja CMR.

Z tych względów nie są zasadne zarzuty apelacji naruszenia przez Sąd Okręgowy prawa materialnego tj. przypisów Konwencji CMR poprzez ich błędne zastosowanie bądź nie zastosowanie.

Należy również wskazać, że oceny, jaki miało charakter mienie będące przedmiotem umowy z 1 września 2006 r. nie można dokonywać w kontekście upływu czasu. Zdaniem Sądu Apelacyjnego decydujące znaczenie ma moment dokonania przeprowadzki i jaki charakter miało to mienie w tym czasie. Wobec tego, że w czasie rozpoznawania sprawy miejscem zamieszkania powodów i ich rodziny była ponownie Francja nie można konstruować stanowiska, że w 2006 r. powodowie nie dokonali zmiany miejsca zamieszkania, a zatem, że mienie przewożone nie miało charakteru mienia przesiedlenia.

Z tych względów również zarzut naruszenia przez Sąd Okręgowy art. 316 k.p.c. nie można uznać za zasadny.

Nie zasługują również na aprobatę zarzuty naruszenia prawa materialnego – art. 65 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe poprzez jego nie zastosowanie oraz art. 65 ust. 1 tej ustawy poprzez błędne jego zastosowanie.

Wobec braku bowiem przesłanek do zastosowania w sprawie przepisów Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego (CMR), słusznie Sąd Okręgowy odwołał się do przepisów ustawy Prawo przewozowe, która w art. 65 ust. 1 i 2 stanowi, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki. Przewoźnik nie ponosi jednak odpowiedzialności określonej powyżej, jeżeli utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, niewywołanych winą przewoźnika, z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej. Dowód, że szkoda lub przekroczenie terminu przewozu przesyłki wynikało z jednej z wymienionych okoliczności, ciąży na przewoźniku.

Pozwani w toku postępowania pierwszoinstancyjnego wykazywali, że do zniszczenia mienia powodów podczas jego przewożenia z Francji do Polski doszło bez ich winy, twierdzili również, że zdarzenie powodujące szkodę w mieniu powodów nastąpiło na skutek siły wyższej, a tym samym nie ponoszą odpowiedzialności wobec powodów za zniszczenie przewożonych rzeczy.

Po pierwsze podkreślenia wymaga, że odpowiedzialność przewoźnika stosownie do prawa przewozowego jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka, wynikającą między innymi z niemożliwości czuwania osób zainteresowanych przesyłką nad działalnością przedsiębiorstwa przewozowego i prowadzonymi czynnościami transportowymi, odpowiada on za szkodę, obejmującą substancję przesyłki, bez względu na swą winę. Wśród przesłanek wyłączających odpowiedzialność przewoźnika wskazanych powyżej ustawodawca nie wymienia innej, typowej przyczyny wyłączającej odpowiedzialność, występującej w reżimie deliktowym, jaką jest wyłączna wina osoby trzeciej, za którą dłużnik nie ponosi odpowiedzialności (patrz wyrok Sądu najwyższego z dnia 14 października 1999 r., I CKN 152/98). Zatem przewoźnik ponosi odpowiedzialność za skutki będące następstwem działania lub zaniechania osób trzecich, co stanowi poszerzenie zakresu odpowiedzialności w stosunku do ujęcia kodeksu cywilnego, przewidującego - jako okoliczność egzoneracyjną w reżimie deliktowym - działanie osoby trzeciej, za którą sprawca nie ponosi odpowiedzialności.

W uzasadnieniu apelacji pozwani dokonują błędnej wykładni art. 65 ust. 2 prawa przewozowego twierdząc, że jedną z przesłanek egzoneracyjnych według tego przepisu są przyczyny nie wywołane winą przewoźnika, zapominając o tym, że brak winy przewoźnika w tym wypadku dotyczy wyłącznie przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy przesyłki. Zatem, aby mówić o braku winy przewoźnika w rozumieniu powyższego artykułu, w pierwszym rzędzie należałoby wykazać, że przyczyny powodujące szkodę leżały po stronie nadawcy lub odbiorcy przesyłki. Tymczasem pozwani nie wykazali, że zniszczenie mienia powodów nastąpiło z przyczyn leżących po stronie jego nadawcy (powodów). Wobec powyższego jedyną przyczyną uwalniającą pozwanych od odpowiedzialności wobec powodów po myśli art. 65 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe mogłaby być siła wyższa.

W doktrynie i judykaturze dominuje koncepcja obiektywna, uznająca za siłę wyższą (*vis maior*) wyznaczającą granicę odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, zdarzenie zewnętrzne wobec urządzenia, z którym związana jest odpowiedzialność odszkodowawcza. Jednocześnie niektórzy wskazują dodatkowe cechy tego zdarzenia, także w ujęciu zobiektywizowanym jak niemożliwość przewidzenia (należy ją rozumieć w ten sposób, iż przy obiektywnej ocenie zdarzeń ustalono najwyżej bardzo niski stopień prawdopodobieństwa jego pojawienia się) oraz niemożliwość zapobieżenia jego skutkom (por. wyrok SN z 9 kwietnia 1952 r., C 962/51, OSNCK 1954, nr 1, poz. 2; wyrok SN z 9 lipca 1962 r., I CR 34/62, OSNC 1963, nr 12, poz. 262; wyrok SN z 11 stycznia 2001 r., IV CKN 150/00, OSNC 2001, nr 10, poz. 153, z glosą A. Szpunara, Rejent 2001, nr 12, s. 111 i M. Kolasińskiego, PiP 2002, z. 7, s. 100; por. także W. Czachórski (w:) System prawa cywilnego, t. III, cz. 1, s. 614 i n.; W. Dubis (w:) E. Gniewek, Komentarz, 2008, art. 435, nb 13; Z. Radwański, A. Olejniczak, Zobowiązania, 2008, nb 213; M. Safjan (w:) K. Pietrzykowski, Komentarz, t. I, 2005, art. 435, nb 17; W. Warkało, Odpowiedzialność odszkodowawcza. Funkcje, rodzaje, granice, Warszawa 1972, s. 292). Siłą wyższą będą najczęściej zjawiska przyrodnicze (np. huragan), jako mające zewnętrzny charakter wobec zdarzenia (pomieszczenia i osób w nim przebywających), jeżeli były na tyle nieprzewidywalne w danym czasie i miejscu, że nie można było zapobiec ich skutkom.

W literaturze przedmiotu wskazuje się w powszechnie przyjętym przez przedstawicieli polskiej doktryny prawa transportowego ujęciu okoliczności siły wyższej sprowadza się ona do wyróżnienia trzech zasadniczych kategorii. Pierwszą z nich stanowią zdarzenia mające postać klęski żywiołowej wywołanej wyłącznie siłami natury określane mianem *vis naturalis*, wśród których wymienia się zwykle trzęsienia ziemi, powodzie, wybuchy wulkanów, katastrofalne sztormy lub opady śniegu, huragany, tornada itp. Drugi przejaw tej okoliczności to ostateczne akty i decyzje kompetentnej władzy publicznej o charakterze przymusowym, nazywane *vis imperii*, których klasycznymi przykładami są zajęcia sądowe, decyzje o kwarantannie lub likwidacji przesyłki np. ze względów sanitarnych czy ochrony środowiska, decyzje o całkowitym zamknięciu granicy lub o zamknięciu tylko dla określonych towarów. Ostatnią grupę okoliczności egzoneracyjnych stanowią zdarzenia określane mianem *vis armata*, którymi są zaburzenia

życia zbiorowego, przejawiające się w działaniach wojennych, działaniach przeciw porządkowi publicznemu, rozruchach, zaburzeniach wewnętrznych, przewrotach, buntach, strajkach, lokautach (Miroslaw Stec, Umowa przewozu w transporcie towarowym, Zakamycze 2005, rozdział 8.2.4.4.).

Wobec powyższego, z pewnością nie można uznać podrzucenia podpału, który biegły uznał za najbardziej prawdopodobną przyczynę powstałego, w przewożącym mienie powodów samochodzie pożaru, jako siły wyższej.

Można w tym wypadku mówić o winie osoby trzeciej, za którą przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności lecz ta przyczyna, o czym była mowa powyżej, nie uwalnia przewoźnika od odpowiedzialności zgodnie z art. 65 ust. 2 ustawy Prawo przewozowe. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w wyroku z dnia 14 października 1999 r., sygn. akt I CKN 152/98, zgodnie z którym działania lub zaniechania osób trzecich nie zwalniają przewoźnika od odpowiedzialności za szkodę, obejmującą substancję przesyłki, nawet wówczas, gdy są wyłączną przyczyną tej szkody.

Ubocznie należy wskazać, że przy omawianiu pojęcia „siły wyższej” jako okoliczności zwalniającej przewoźnika od odpowiedzialności pojawić się może pytanie o „przypadek” i możliwość potraktowania go jako odrębnej tego typu okoliczności. Nie ulega jednak wątpliwości, że przy przyjęciu odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, jak ma to miejsce w prawie przewozowym, przewoźnik odpowiada za przypadek, np. za szkodę wyrządzoną wskutek wypadku, którego przyczyn nie udało się ustalić, co oznacza niemożność wykazania którejkolwiek z okoliczności egzoneracyjnych (vide. Miroslaw Stec, „Umowa przewozu...”).

Należy również zwrócić uwagę, choć wobec powyższego nie ma to w sprawie istotnego znaczenia, na treść paragrafu 2 umowy przewozu zawartej między powodem a pozwanymi, który wbrew twierdzeniom zawartym w apelacji rozszerza odpowiedzialność przewoźnika na wszelkie wynikiłe w czasie przewozu mienia, szkody. Rację mają pozwani, że umowa nie wymaga wskazywania przepisów ustawowych powszechnie obowiązujących, jakie mają do niej zastosowanie, ale jeżeli strony decydują się na zawarcie w umowie postanowienia dotyczącego odpowiedzialności oznacza to, że w sposób umowny strony rozszerzyły odpowiedzialność przewoźnika. Brak jest bowiem innego racjonalnego wytłumaczenia zawarcia takiego postanowienia w treści umowy, skoro odpowiedzialność przewoźnika czy to w świetle Konwencji CMR, czy to w świetle ustawy Prawo przewozowe jest przez ustawodawcę uregulowana.

Nie można w świetle powyższego zgodzić się z zarzutem apelujących naruszenia przez sąd pierwszej instancji przepisu art. 353 ind. 1 k.c. i art. 65 ust. 1 i 2 prawa przewozowego. Wobec argumentów podniesionych powyżej nie można również zgodzić się z zarzutem naruszenia art. 471 k.c.

Nie okazały się zasadne zarzuty naruszenia prawa procesowego oraz materialnego odnoszące się do ustalenia przez Sąd Okręgowy wartości doznanej przez powodów szkody.

Artykuł 80 ustawy Prawo przewozowe stanowi, że wysokość odszkodowania za utratę lub ubytek przesyłki nie może przewyższać wartości, którą ustala się na podstawie ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy albo ceny wynikającej z cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu, bądź wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania. W razie niemożności ustalenia wysokości odszkodowania w sposób określony powyżej wysokość tę ustala rzeczoznawca.

W ocenie Sądu Apelacyjnego nie może budzić wątpliwości prawidłowość określenia przez biegłego poniesionej przez powodów szkody. Biegły do obliczenia tej wartości brał bowiem pod uwagę rzeczy, które bądź to uległy zniszczeniu, bądź też zaginęły. Pozwani w apelacji podnoszą jedną zasadniczą kwestię, mianowicie, że biegły oszacował szkodę powodów nie uwzględniając ani stopnia zużycia zniszczonych lub zaginionych rzeczy, ani też stopnia ich uszkodzenia w czasie transportu. Z taki stanowiskiem nie można się zgodzić. Biegły wziął bowiem pod uwagę stopień zużycia rzeczy, które były podstawą określenia wartości szkody. Wskazał on zarówno wartość rzeczy z uwzględnieniem ich zużycia, jak również wartość odtworzeniową, którą to określił na kwotę 149.043,54 zł. Kwota ta nie budzi zastrzeżeń tym bardziej, że w sytuacji gdy poszkodowany żąda odszkodowania pieniężnego za zniszczoną rzecz używaną – zasadne jest odliczenie od ceny rzeczy nowej kwotę odpowiadającą stopniowi zużycia rzeczy. Zwraca się jednak uwagę na

możliwość wystąpienia takiej sytuacji, gdy pomimo zniszczenia rzeczy używanej poszkodowany może domagać się odszkodowania pieniężnego odpowiadającego wartości rzeczy nowej, gdy rzecz zniszczona mogła być jeszcze długo używana, a nie jest możliwe nabycie rzeczy nowej spełniającej takie same funkcje za odszkodowanie pomniejszone.

Wobec powyższego niezasadne okazały się zarzuty naruszenia przez Sąd Okręgowy art. 80 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo przewozowe, jak również art. 361 § 1 i 2 k.c. oraz art. 363 k.c.

Podobnie chybiony jest zarzut apelacji naruszenia przez Sąd I instancji art. 362 k.c. Jedyne niczym nie popartym stanowiskiem pozwanych i bezpodstawną polemiką z prawidłowymi ustaleniami Sądu Okręgowego jest twierdzenie, że powodowie przyczynili się do zwiększenia rozmiarów szkody zabraniając pozwany rozładowania zamoczonych rzeczy z samochodu i ich natychmiastowego suszenia. Zdaniem pozwanych taka postawa powodów spowodowała zwiększenie rozmiarów szkody o 20 %. Tymczasem z opinii biegłego wynika, że powodowie w żaden sposób nie przyczynili się do zwiększenia rozmiarów szkody, dlatego też brak było podstaw do zmniejszenia z tego powodu wysokości odszkodowania.

Mając powyższe okoliczności na uwadze, Sąd Apelacyjny na podstawie art. 385 k.p.c. orzekł jak w sentencji wyroku. O kosztach postępowania apelacyjnego rozstrzygnięto stosownie do jego wyniku, na podstawie art. 108 § 1 k.p.c. w zw. z art. 98 k.p.c.