



Sygn. akt II CSK 746/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 października 2016 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Grzegorz Misiurek (przewodniczący)

SSN Mirosław Bączyk (sprawozdawca)

SSN Antoni Górski

Protokolant Maryla Czajkowska

w sprawie z powództwa A. Spółki Akcyjnej w W.
przeciwko V. Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością Spółce
komandytowej z siedzibą w J.
z udziałem interwenienta ubocznego po stronie pozwanej – G. F.
o zapłatę,
po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Cywilnej w dniu 20 października 2016 r.,
skargi kasacyjnej strony pozwanej
od wyroku Sądu Apelacyjnego
z dnia 17 marca 2015 r., sygn. akt I ACa (...),

- 1. oddala skargę kasacyjną;**
- 2. zasądza od strony pozwanej na rzecz strony powodowej
kwotę 2700 (dwa tysiące siedemset) zł tytułem zwrotu kosztów
postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Powód – A. S.A. domagała się zasądzenia od strony pozwanej „V.” spółki z o.o. kwoty 109.037,48 zł jako części odszkodowania w związku ze szkodą wyrządzoną stronie powodowej w wyniku odszkodowania powierzonej stronie pozwanej (przewoźnikowi) przesyłki (partii pralek).

Sąd Okręgowy oddalił powództwo po dokonaniu następujących ustaleń faktycznych.

W dniu 7 lutego 2012 r. strony zawarły umowę o świadczenie usług przewozu w ruchu międzynarodowym, do której miały zastosowanie przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1995 r. Nr 69, poz. 352). Strony wiązał także załącznik nr 3 do tej umowy, w którym zawarto postanowienia dotyczące reklamacji w razie niewykonania lub nienależytego wykonania usług przewozowych. Pozwany przewoźnik podjął się wykonania przewozu 302 sztuk pralek na trasie z Turcji do Polski. W dniu 23 lutego 2013 r. na terenie Turcji doszło do tego, że z pojazdu wypadło około 1/3 transportowanych pralek; następnie pralki te przeładowano na inny pojazd i przewieziono (dnia 1 marca 2012 r.) do magazynu w T., a potem do magazynów strony powodowej. W magazynie w T. dokonano oględzin towaru i sporządzono odpowiedni protokół szkody.

W dniu 14 marca 2012 r. powódka drogą elektroniczną złożyła reklamację u pozwanego przewoźnika i domagała się pełnego odszkodowania (za wszystkie 302 pralki). Strona pozwana poinformowała powódkę o postępowaniu likwidacyjnym prowadzonym przez ubezpieczyciela, w którym dojdzie do ustalenia rozmiaru szkody i zwróciła się o wskazanie, czy i na jakich zasadach możliwe byłoby poddanie kontroli serwisowej przewożonych pralek. Strony prowadziły korespondencję dotyczącą wysokości odszkodowania i poruszały w niej także kwestię kosztów ewentualnych badań wszystkich pralek. Spotkanie stron w dniu 14 września 2012 r. zakończyło się nie-dojściem stron do porozumienia. Wcześniej w dniu 9 marca 2012 r. przedstawiciele obu stron dokonali oględzin pralek. W dniu 11 grudnia 2012 r. powódka skierowała do pozwanej bezskuteczne żądanie zapłaty odszkodowania za cały towar. Ostatecznie pozwana uiściła (w dniu 1 lutego 2013 r.)

część odszkodowania, toteż powódka dochodziła ostatecznie od pozwanej zapłaty kwoty 109.037,48 zł.

W ocenie Sądu Okręgowego, powództwo okazało się nieuzasadnione. Nie doszło bowiem do skutecznego uznania roszczenia odszkodowawczego w postaci braku reakcji na reklamację (§ 4.5 zał. nr 3 do umowy). To postanowienie należało bowiem uznać za bezskuteczne w związku z treścią art. 41 ust. 2 konwencji CRM, który stwierdza, że nieważna jest każda klauzula przenosząca ciężar dowodu. Zawierając umowę o zarobkowy przewóz towarów, strony nie mogą w sposób dowolny ustalać kwestii ciężaru dowodu wykazania szkody. W tej sytuacji Sąd Okręgowy nie podzielił stanowiska, że strona powodowa wykazała uszkodzenie całego przewożonego towaru. Nie może ona zatem żądać pozostałej części odszkodowania. Sąd nie podzielił też sugestii strony powodowej, że dokonanie wyceny pralek po wypadku było bezcelowe, bowiem jej koszty przekroczyłyby realną wartość towaru. Taka ekspertyza powinna być przeprowadzona na etapie przedsądowym lub przez biegłego w toku sprawy, tymczasem powód nie składał odpowiednich wniosków w tym zakresie. Ostateczny rozmiar w majątku uprawnionego nie jest zatem znany.

W wyniku apelacji strony powodowej Sąd Apelacyjny zmienił zaskarżony wyrok i zasądził na rzecz powoda kwotę 109.037,48 zł z odsetkami. Sąd nie podzielił oceny Sądu pierwszej instancji, że postanowienie § 4, 5 załącznika nr 3 jest bezskuteczne w świetle art. 41 ust. 2 konwencji CMR. Przepis ten bowiem nie obejmuje tych uregulowań, które są zawarte w załączniku i odnoszą się do trybu zgłaszania reklamacji. Zgodnie z art. 41 ust. 2 Konwencji CMR, sprzeczne z nim są postanowienia umowne, które w jakikolwiek sposób wyłączają lub ograniczają odpowiedzialność przewoźnika za należyte wykonanie umowy przewozu uregulowane w art. 17 CMR lub stwarzają dla przewoźnika dogodniejszą sytuację procesową przez zmianę ciężaru dowodu, o którym mowa w art. 18 CMR. Sąd stwierdził, że klauzula przewidująca tryb reklamacji była w pełni skuteczna, a strona powodowa taką reklamację złożyła i nie otrzymała żadnej odpowiedniej odpowiedzi w przewidzianym w tej klauzuli terminie. Taki stan rzeczy uprawniał stronę powodową do domagania się naprawienia pełnej szkody za zniszczony w czasie wypadku towar. Sąd jednocześnie podzielił stanowisko strony skarżącej,

że już same zasady doświadczenia życiowego wskazują na to, iż sprzęt elektroniczny, który uległ wypadkowi z uwagi na możliwe mikrourazy, nie spełnia wymagań bezpieczeństwa.

W skardze kasacyjnej pozwanego przewoźnika podnoszono zarzuty naruszenia prawa materialnego: art. 41 ust. 1 i 2 konwencji CMR i art. 6 k.c. Skarżący wnosił o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi drugiej instancji do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

1. W skardze kasacyjnej pozwanego przewoźnika podniesiono tylko zarzuty naruszenia przepisów prawa materialnego. Przy ocenie tych zarzutów Sąd Najwyższy związany jest ustaleniami faktycznymi dokonanyymi przez Sądy meriti (art. 393³ § 3 k.p.c.).

Należy stwierdzić, że z uzasadnienia zaskarżonego wyroku wynika, iż Sąd Apelacyjny przyjął bezskuteczny upływ 30-dniowego terminu przewidzianego w załączniku nr 3 pkt 4.5. Zgodnie z treścią tego postanowienia, brak odpowiedzi w terminie wskazanym w pkt 4.1 jest równoznaczny z uznaniem przez przewoźnika roszczenia zgłoszonego w reklamacji. Przewidziana w pkt 4.1 reklamacja poszkodowanego została zgłoszona w przewidzianym czasie i odpowiadała wymaganiom reklamacji określonej w załączniku. Zachowanie wymagań i terminu postępowania reklamacyjnego stwierdził także Sąd Okręgowy, ale przy założeniu nieskuteczności prawnej postanowienia przewidzianego w pkt 4 ust. 5 załącznika nr 3. Sąd ten wyjaśnił także, eliminując konsekwencje zastosowania wspomnianego postanowienia, że strona pozwana i faktyczny przewoźnik (tzw. podprzewoźnik) podjęli wszystkie czynności, które zwykło się podejmować po zdarzeniu w postaci kolizji drogowej z dnia 23 lutego 2012 r. 2. Nietrudno zauważyć, że przy ogólnym formułowaniu zarzutu naruszenia art. 41 ust. 1 i 2 CMR wskazuje się na „zapisy dotyczące reklamacji” i ich znaczenia w zakresie prawidłowego rozkładu ciężaru dowodu wykazania szkody poniesionej przez powoda. Tymczasem chodzi przede wszystkim o zasadniczy skutek zachowania przez poszkodowanego procedury reklamacyjnej w związku ze stwierdzonym, pasywnym zachowaniem się strony pozwanej (przewoźnika) w okresie 30 dni po zgłoszeniu reklamacji zgodnie z

postanowieniem pkt 4 załącznika (co do czasu zgłoszenia, wskazania szkody, jej opisu, wobec uprawnionych przedstawicieli pozwanej). Aczkolwiek Sąd Apelacyjny wprost nie powołał się na przewidziane w pkt 4 ust. 4 załącznika stwierdzenie, że wspomniane pasywne zachowanie się pozwanego „jest równoznaczne z uznaniem przez przewoźnika roszczenia zgłoszonego w reklamacji”, to jednak wyraźnie przyjął taki skutek prawny pasywności pozwanego, dostrzegając zasadność „domagania się w całości odszkodowania za zniszczony (...) towar”. W skardze kasacyjnej nie podniesiono jednak zarzutów, które służyły ewentualnemu zakwestionowaniu takiej oceny prawnej postanowienia pkt 4 ust. 5 załącznika w ustalonym stanie faktycznym, tj. zarzutu naruszenia np. art. 60 k.c. i art. 65 k.c.

3. Naruszenie art. 41 ust. 1 i 2 CMR skarżący przewoźnik dostrzega w tym, że w rozpoznawanej sprawie Sąd Apelacyjny nie zastosował tego przepisu i przyjął, iż zawarte w załączniku nr 3 zapisy dotyczące reklamacji zwalniały powoda z obowiązku wykazania rozmiaru szkody w przewozie i jednocześnie przenosiły ten ciężar na pozwanego przewoźnika.

Z uzasadnienia zaskarżonego wyroku nie wynika inne założenie Sądu niż to, że stroną powodową (poszkodowanego kontrahenta przewoźnika) obciąża ciężar dowodu wykazania zarówno fakt istnienia szkody objętej CMR, jak i jej wysokości (art. 6 k.c.). W piśmiennictwie dotyczącym konwencji o umowie międzynarodowego przewozu towarów nie kwestionuje się tej oczywistej reguły prawa odszkodowawczego. Sąd Apelacyjny analizował zatem to, w jakiej relacji prawnej pozostaje przejęty w załączniku nr 3 (zgodnie z zasadą swobody umów) „szczegółowy tryb postępowania reklamacyjnego” do regulacji prawnej zawartej w art. 41 ust. 1 i 2 CMR. Zgodnie z art. 42 ust. 1 CMR, nieważna i pozbawiona mocy jest każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia niniejszej Konwencji. W szczególności nieważna byłaby klauzula przenosząca ciężar dowodu (art. 41 ust. 2 CMR). Sąd Apelacyjny trafnie stwierdził, że postanowienia załącznika dotyczące „szczegółowego trybu postępowania reklamacyjnego” nie mogą być rozumiane jako sprzeczne z ogólnym przepisem art. 41 ust. 2 CMR, ponieważ odnoszą się one do różnych materii. Kwestia kontraktowego „przenoszenia ciężaru dowodu” powinna być bowiem odpowiednio

skorelowana z tymi regulacjami prawnymi konwencji, które poświęcone są odpowiedzialności przewoźnika w związku z nienależytym wykonywaniem umowy przewozu. Chodzi tu o przepisy art. 17 i 18 CMR, w których przyjęto odpowiednie reguły w zakresie wykazywania przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika oraz przyczyn zwalniających przewoźnika z tej odpowiedzialności. Spór między stronami dotyczył bowiem tego, czy powód ostatecznie wykazał (i ewentualnie w jaki sposób) rozmiar poniesionej przez niego szkody w wypadku komunikacyjnym z dnia 23 lutego 2012 r. Niedopuszczalne byłoby zatem - w świetle art. 41 ust. 2 CMR - klauzule umowy przewozu (umieszczone bezpośrednio w jej treści lub w załącznikach), które zmierzały do przenoszenia ciężaru dowodu we wskazanym zakresie na podmiot uprawniony (co do przesłanek odpowiedzialności przewoźnika, przyczyn zwalniających przewoźnika z tej odpowiedzialności).

Z treści umowy przewozu wynika, że strony przewidywały w niej określoną procedurę reklamacyjną związaną z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem usług przewozowych (§ 5 ust. 4 umowy) i regulowały tę procedurę szczegółowo w osobnym załączniku nr 3 do umowy. Jeżeli zatem strony stworzyły taki umowny reżim reklamacyjny (fakultatywny), to zawarte w załączniku klauzule należy odpowiednio odnosić do prawnej regulacji zawartej przede wszystkim w art. 17 ust. 1 CMR, przewidującego zasadnicze przesłanki powstania odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika (por. też pkt 1.1 i pkt 1.2 załącznika). Konwencja nie wyklucza instytucji uznania roszczenia odszkodowawczego przez przewoźnika, zarówno co do zasady, jak i wysokości. Nie ma już znaczenia sposób konstruowania tego uznania (uznanie wprost, uznanie jako efekt braku aktywności przewoźnika do zgłoszenia na żądanie przy spełnieniu jego wymagań formalnych; pkt 4 ust. 5 załącznika). Skutkiem prawnym uznania jest przesunięcie dowodu braku istnienia roszczenia lub określenie jego innej wysokości na uznającego. Z ustaleń dokonanych w sprawie wynika, że poszkodowany skorzystał (z fakultatywnego) postępowania reklamacyjnego, a pozwany przewoźnik zachowywał postawę pasywną w okresie przewidzianym w pkt 4 ust. 5 załącznika i nie doprowadził do wyłączenia istotnego skutku takiej postawy, co mógł jednak uczynić bez szczególnego nakładu pracy (także w czasie trwania odpowiednich

postępowań likwidacyjnych) i bez negatywnych skutków prawnych dla siebie (por. treść pkt 4 ust. 2 i 4 załącznika).

W rezultacie należy stwierdzić, że skoro uprawniony skorzystał zgodnie z treścią załącznika - z odpowiedniej procedury reklamacyjnej, a brak reakcji przewoźnika na skutecznie złożone żądanie uprawnionego doprowadziło do skutku przewidzianego w pkt 4 ust. 5 załącznika (verba contractu: „brak odpowiedzi w terminie (...) jest równoznaczny z uznaniem przez przewoźnika roszczenia zgłoszonego w reklamacji”), to przewoźnika - niekwestionującego istnienia swojej kontraktowej odpowiedzialności odszkodowawczej - obowiązywał dowód wykazania innego rozmiaru szkody niż ten, który uprawniony wskazał w żądaniu reklamacyjnym.

Z przedstawionych względów Sąd Najwyższy nie podzielił stanowiska skarżącego, że doszło do naruszenia wskazanych przepisów art. 41 ust. 1 i ust. 2 CMR oraz art. 6 k.c. i oddalił skargę jako nieuzasadnioną (art. 398¹⁴ k.p.c.).

R. G.