

Sygn. akt I AGa 149/19

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 maja 2020 r.

Sąd Apelacyjny w Białymstoku I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący	:	SSA Bogusław Suter
Sędziowie	:	SSA Elżbieta Bieńkowska SSA Grażyna Wołosowicz (spr.)
Protokolant	:	Justyna Stolarewicz

po rozpoznaniu w dniu 21 maja 2020 r. w Białymstoku

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) z **siedzibą w R.(...)**

przeciwko **R. B.**

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Białymstoku

z dnia 23 września 2019 r. sygn. akt VII GC 19/19

I. **oddala apelację;**

II. **zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 8.100 (osiem tysięcy sto) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu za instancję odwoławczą.**

(...)

UZASADNIENIE

Powód (...) z siedzibą w R. na (...) wniósł o zasądzenie od pozwanego R. B., prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą (...), na swoją rzecz kwoty 72.603 euro z tytułu nienależytego wykonania przez pozwanego umowy przewozu międzynarodowego rzeczy wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 10 grudnia 2018 r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów procesu.

Pozwany R. B. wniósł o oddalenie powództwa oraz zasądzenie od powoda na jego rzecz kosztów procesu.

Wyrokiem z dnia 23 września 2019 r. Sąd Okręgowy w Białymstoku oddalił powództwo (pkt I) i zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 10.817 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego (pkt II).

Orzeczenie to oparto o następujące ustalenia faktyczne i ocenę prawną:

W dniu 27 listopada 2018 r. powód (...) zlecił przewóz firmie(...)nr. rej. (...) R., Łotwa) czterech wózków widłowych o łącznej wartości 72.603 euro. Towar miał zostać przewieziony z (...)na (...) do siedziby (...) pod adresem (...). Jako Zamawiający wskazany został powód (...), jako przewoźnik – (...), jako nadawcę ładunku (...).Datę dostawy określono na 10 grudnia 2018 r. Jako odbiorcę ładunku wskazano powoda, datę załadunku – 4 grudnia 2018 r. Wagę ładunku określono na 18.100 kg.

W tym samym dniu(...) zawarła umowę przewozu ładunku nr (...) z wykonawcą – litewską firmą (...) ((...), nr rej. (...)). Wskazano w niej jako nadawcę U. M. w (...), jako odbiorcę – (...) (powoda) z adresem (...), datę załadunku – 4 grudnia 2018 r., datę przybycia – 10 grudnia 2018 r. i wagę ładunku – 18.100 kg. Wykonawcą w tej umowie były (...) K., (...), zaś klientem (...) R., (...).

(...) umową przewozu nr (...) z dnia 30 listopada 2018 r. zlecił przewóz towaru w postaci wózków widłowych pozwanemu – R. B.. Jako miejsce załadunku wskazano U. M. Hiszpania, datę załadunku – 4 grudnia 2018 r., datę rozładunku – 7 grudnia 2018 r., wagę ładunku – 18,1 ton, zaś miejsce rozładunku – C. J. (...) (...). Jako zleceniodawca w tej umowie wskazana została (...), a jako przewoźnik – pozwany R. B.. Za wykonanie usługi pozwany wystawił (...) fakturę na kwotę 2.500 zł.

Według listu przewozowego CMR nadawcą towaru była firma (...) (...), przewoźnikiem – (...), a odbiorcą – (...). W rubryce „miejsce przeznaczenia” wskazano R., miejsce załadowania – N. (...), wagę brutto ładunku – 17.420 kg, miejsce i datę załadowania określono na N. (...) 5 grudnia 2018 r. Z dokumentu CMR (rubryki 21) wynika, że wystawiono go w N. dnia 5 grudnia 2018 r. W rubryce „stempel odbiorcy” widnieje podpis i pieczętka (...).

Wobec tego, że wózki widłowe nie dotarły na miejsce przeznaczenia, poinformowano powoda, że ładunek zaginął. Powód skontaktował się drogą mailową z przedstawicielem pozwanego – D. J. (1), celem wyjaśnienia co stało się z ładunkiem. W korespondencji mailowej powód został poinformowany, że pozwany nie uwzględni reklamacji, że ładunek nie został skradziony w czasie realizowanego przez pozwaną firmę transportu oraz że pozwany zorganizował transport zgodnie z zamówieniem firmy (...).

Następnie Sąd Okręgowy wskazał, że przesłuchany w charakterze świadka J. W. (kierowca realizujący transport na zlecenie pozwanego) wskazał, że załadował 4 wózki widłowe w Hiszpanii i otrzymał dyspozycję dostarczenia ich na Łotwę. Następnie otrzymał smsem dyspozycję od D. J. (1) o przekierowaniu ładunku do R. w Polsce. Podał, że dotarł do R. w sobotę, w poniedziałek trafił do firmy wskazanej przez D. J., gdzie rozładowano wózki widłowe. Świadek wskazywał, że daty rozładunku nie było w dokumencie CMR, w rubryce „miejsce dostawy” wpisana była Łotwa. Podał, że (...) nie miała żadnych pretensji co do odbioru tego towaru. Wskazał, że sprawdzał dokumenty i nie miał żadnych wątpliwości co do tego, że wydaje towar właściwemu podmiotowi. Z kolei, świadek Daniem J. (pracownik pozwanego, który z giełdy transportowej podjął zlecenie) zeznał, że w firmie powoda odpowiada za podejmowanie ładunków i układanie pracy dla kierowców. Wskazał, że zleceniodawcą przewozu wózków widłowych z Hiszpanii do Polski była litewska firma (...). Umowa dotyczyła przewozu do R. i towar tam dostarczono – odebrali go przedstawiciele (...). Wyjaśniając specyfikę pracy wskazał, że nigdy – jako pozyskujący zlecenia z giełdy transportowej, on, jak i inni pracownicy – nie mają informacji, czy firma zlecająca jest pośrednikiem czy właścicielem przewozu. Zeznał, że w dokumencie CMR wskazany był adres łotewski, w zleceniu zaś adres polski, natomiast (...) poinformowała ich, że ładunek należy rozładować zgodnie ze zleceniem, a nie CMR. Świadek podał, że kierowca od początku miał informację (sms), aby towar rozładować w Polsce. D. J. (1) zeznał także, że widział zlecenie transportowe z dnia 30 listopada 2018 r., a CMR otrzymał dopiero po rozładunku. Podkreślał, że miał informację od zleceniodawcy, że w CMR będzie inny adres niż docelowe miejsce rozładunku. Nie wzbudziło to jego podejrzeń, gdyż oni jako firma transportowa

dostosowują się do poleceń zleceniodawcy, a nie nadawcy, gdyż nie wiedzą kto jest nadawcą. Świadek stwierdził ponadto, że kierowca kiedy otrzymał CMR na rozładunku, informował go że w CMR jest inny adres dostawy niż miejsce rozładunku, jednakże D. J. (1) poinformował kierowcę, że to wszystko jest ustalone ze zleceniodawcą. Również pieczęć (...) w polu 24 dokumentu CMR (potwierdzenie odbioru towaru) nie wzbudziło zastrzeżeń D. J. (1), gdyż – jak zeznał – odbiorca może mieć biuro w innym miejscu. Świadek wskazał, że ich kwestią jest dostarczenie towaru z jednego punktu do drugiego i nie wiedzą, co dalej dzieje się z towarem.

Prokuratura Rejonowa w Suwałkach pod sygn. PR Ds.18.2019 prowadzi postępowanie w sprawie zaginionego ładunku – o czyn z art. 286 § 1 k.k. w zb. z art. 284 § 1 k.k. w zw. z art. 294 § 1 k.k. w zw. z art. 11 § 2 k.k. w zw. z art. 12 k.k. i inne. Sprawa jest na etapie in rem.

W tak ustalonym stanie faktycznym, Sąd Okręgowy uznał, że powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Sąd I instancji zaznaczył, że wobec tego, że towar przewożony był z Hiszpanii na Łotwę, do zawartej umowy przewozu oraz jej wykonania zastosowanie znajdowały postanowienia Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Dlatego też rozważył odpowiedzialność pozwanego jako przewoźnika w świetle art. 17 ust. 1 i 2 tej Konwencji i uznał, że twierdzenia powoda, jakoby pozwany nie wykonał swojego obowiązku wynikającego z zawartej umowy przewozu i nie dostarczył przesyłki do miejsca docelowego tylko wydał ją podmiotowi nieuprawnionemu (...), nie znalazły potwierdzenia w materiale dowodowym. Sąd Okręgowy uwzględnił bowiem, że powód zawarł umowę z (...), a nie z powodem. Natomiast fakt, iż pozwany uwidocznił się w liście przewozowym jako przewoźnik, zaś w liście tym powód figuruje jako odbiorca, nie oznacza jeszcze, że doszło do zawarcia umowy pomiędzy tymi podmiotami. Powołując treść art. 4, art. 6 i art. 9 Konwencji CMR oraz stanowisko wyrażane w orzecznictwie, Sąd I instancji podkreślił, że list przewozowy nie jest przesłanką zawarcia umowy przewozu, a jego brak nie sprzeciwia się traktowaniu zawartej umowy jako umowy przewozu, podlegającej postanowieniom Konwencji CMR. Jedną z podstawowych funkcji jakie spełnia list przewozowy CMR jest funkcja dowodowa, jednak osiąga ona swój pełny walor tylko „w braku przeciwnego dowodu”. W efekcie, Sąd Okręgowy nie podzielił zapatrywania powoda, jakoby list przewozowy CMR był wyłącznym dowodem zawarcia umowy przewozu, a tym samym określenia stron umowy.

Mając zaś na uwadze, że zlecenie przewozowe udzielone pozwanemu pochodzi od innego podmiotu niż ten wskazany w liście przewozowym jako nadawca, w ocenie Sądu I instancji, nie można było uznać tego listu za wystarczający dowód, iż nadawcą wobec pozwanego był powód. Jednocześnie zauważył, że Konwencja CMR nie zawiera definicji pojęcia nadawcy, niemniej nie miał wątpliwości, że nadawca jest kontrahentem przewoźnika, czyli drugą (obok przewoźnika) stroną umowy przewozu towarów. Natomiast osoba nie będąca stroną umowy przewozu nie może być uznana za nadawcę przesyłki tylko z tej przyczyny, że została wskazana jako nadawca w liście przewozowym (II CKN 415/01). Sąd Okręgowy wskazał nadto, że nadawca nie musi być właścicielem czy samoistnym posiadaczem nadawanej przesyłki. Wystarczy, że ma w stosunku do niej określony tytuł prawny.

Sąd I instancji nie miał wątpliwości, że w sprawie status nadawcy wobec pozwanego uzyskała firma (...), gdyż umowę przewozu zawarł pozwany w drodze przyjęcia oferty (zlecenia przewozowego) z giełdy transportowej od (...). Uznał też, że zlecenie przewozowe było dowodem przeciwnym do listu przewozowego w rozumieniu art. 9 ust. 1 Konwencji CMR. W wyniku zaś przyjęcia zlecenia przez pozwanego, (...) uzyskała status drugiej (obok pozwanego) strony umowy przewozu, czyli status nadawcy. Przewoźnikiem wobec nadawcy (powoda), zdaniem Sądu, był zaś jego kontrahent G.G.P. (...), a więc stron niniejszego procesu nie łączył żaden stosunek umowny.

W dalszej kolejności, Sąd Okręgowy rozważył możliwość traktowania pozwanego jako spedytora. Podkreślił, że okoliczność, iż przewoźnik nie dokonuje przewozu przesyłki samodzielnie, lecz powierza jego wykonanie innym przewoźnikom, nie powoduje przekształcenia umowy przewozu w umowę spedycji. Możliwość taką wprost przewiduje art. 5 ustawy z 1984 r. – Prawo przewozowe oraz art. 3 Konwencji CMR. Mając przy tym na uwadze, że o tym jaka umowa została zawarta decyduje nie rodzaj podejmowanych w ramach umowy czynności, ale treść zobowiązania, a także, że w przyjętej ofercie mowa jest tylko o przewozie rzeczy i żadne czynności konkludentne nie wskazują na

istnienie dodatkowych postanowień umownych, obejmujących usługi związane z przewozem, Sąd przyjął, że umowa zawarta przez przyjęcie oferty jest stricte umową przewozu, a nie umową spedycji. Zdaniem Sądu, każda kolejna umowa (zawarta najpierw przez powoda z G.G.P. (...), następnie przez G.G. P (...) z (...) i następnie przez (...) z pozwanym) była umową przewozu. Istotą umów każdego z ww. podmiotów było bowiem wykonanie przewozu, a nie jego organizacja, nawet jeśli w tym celu posłużył się innym przewoźnikiem (art. 3 Konwencji CMR). Uwadze Sądu nie uszło nadto, że ww. podmioty, w zawieranych umowach, określiły daty dostawy, miejsca załadunku i odbioru przesyłki, wskazanie że zlecenie podlega Konwencji CMR oraz cenę frachtu.

W ocenie Sądu I instancji, pozwany nie mógł być również traktowany jako przewoźnik sukcesywny (solidarny), tj. wykonujący przewóz na podstawie jednej umowy przewozu i jednego dokumentu przewozowego, który odpowiadałby za szkodę na podstawie art. 34 CMR. Sąd Okręgowy zauważył bowiem, że realizacja przewozu nie odbywała się na podstawie jednej umowy, lecz kilku odrębnych umów przewozu. Pozwany był kolejnym (trzecim), nie następnym po pierwotnym przewoźnikiem transportującym ładunek powoda i miał od początku realizowania zlecenia informację o zmienionym miejscu dostawy ładunku oraz o zmienionej dacie dostawy, co wynikało z umów przewozu oraz – ocenionych przez Sąd I instancji jako logiczne i korelujące ze sobą – zeznań kierowcy i dyspozytora.

Zdaniem Sądu Okręgowego, na datę wyrokowania, brak było też jakichkolwiek podstaw do uznania, że pozwany wypełnił przesłanki czynu niedozwolonego na szkodę powoda, a więc przypisania mu odpowiedzialności na podstawie art. 415 k.c. Również postępowanie karne w sprawie zaginionego ładunku na datę orzekania było w fazie in rem, a nie ad personam. Zważywszy jednocześnie na różne daty oraz miejsca rozładunku w umowach z 27 listopada 2018 r. (10 grudnia 2018 r., R.,(...)) i umowie z 30 listopada 2018 r. (7 grudnia 2018 r., ul. (...) R. Polska), Sąd I instancji przyjął, że kierowca pozwanego mógł przypuszczać, że nie będzie ostatnim z przewoźników realizujących przewóz na trasie Hiszpania-Łotwa i zastosować się ma do dyspozycji rozładunku towaru w magazynie przeładunkowym.

W ocenie Sądu Okręgowego, samo wskazanie w treści listu przewozowego w rubryce miejsce przeznaczenia (pole 3) (...) nie pozwalało na wykonanie zlecenia, zaś wskazanie w polu 2 danych odbiorcy nie jest jednoznaczne z określeniem, że pod adres odbiorcy ma zostać dostarczona przesyłka.

W tych okolicznościach, Sąd I instancji uznał, że przewóz dokonywany przez pozwanego odbywał się na innych warunkach, niż te wynikające z pierwotnej umowy przewozu, zawartej przez powoda z (...) (pierwszym przewoźnikiem).

Następnie, Sąd I instancji rozważył odpowiedzialność pozwanego w oparciu o art. 3 Konwencji CMR i stwierdził, że zarzuty powoda jakoby pozwany wydał przesyłkę osobie nieuprawnionej oraz nie dopełnił obowiązku sprawdzenia dokumentów nie znalazły potwierdzenia w materiale dowodowym sprawy. Wskazał bowiem, że zarówno dyspozytor, który przyjął zlecenie i kierowca, realizujący transport potwierdzili, że przy zawieraniu umowy i rozładunku towaru sprawdzono dokumenty i nic nie wzbudziło ich podejrzeń. Data dostarczenia przesyłki do R. odpowiednio wcześniej (7 grudnia 2018 r.) niż data zamierzonego przez powoda dotarcia jej do R. (10 grudnia 2018 r.) mogła przy tym sugerować, że docelowo transport do (...) wykona inny przewoźnik, a nie pozwany. Pozwany w umowie z (...) zobowiązał się zaś do dostarczenia ładunku do R. i wywiązał się z tego zobowiązania. Jeśli zatem (...) (na mocy umowy z (...)) był przewoźnikiem uprawnionym do wykonania przewozu ładunku powoda, w ocenie Sądu Okręgowego, nie było podstaw by kwestionować jego uprawnienie do przejęcia przesyłki. Poza tym, zauważył, że (...) jako nadawca był uprawniony by wskazać pozwanemu inne miejsce dostarczenia towaru (art. 12 ust. 1 Konwencji CMR).

Apelację od wyroku Sądu Okręgowego w Białymstoku z dnia 23.09.2019 r. wniosła powód (...) z siedzibą w R. (Łotwa) i zaskarżając ww. wyrok w całości, zarzucał mu:

I. naruszenie przepisów prawa materialnego, a mianowicie:

1. art. 4 w zw. z art. 9 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów z dnia 19.05.1956 r (zwaną dalej Konwencją CMR) poprzez jego błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, iż w niniejszej sprawie list przewozowy CMR nie stanowił dowodu zawarcia umowy

przewozu, a tym samym określenia stron tej umowy, w sytuacji gdy w niniejszej sprawie jedyny list przewozowy CMR. wystawiony na całą trasę, potwierdzał, przy braku przeciwnego dowodu, iż powód jest stroną zawartej umowy tj. odbiorcą przewożonego towaru,

2. art. 13 Konwencji CMR poprzez jego niezastosowanie i przyjęcie, że powód nie posiada legitymacji czynnej w niniejszej sprawie, w sytuacji gdy powód, jako odbiorca towaru, był osobą legitymowaną do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika z tytułu szkód w substancji towaru lub z tytułu zaginięcia towaru,

3. art. 17 Konwencji CMR poprzez jego niezastosowanie i przyjęcie, iż pozwany nie ponosi odpowiedzialności w niniejszej sprawie, w sytuacji gdy R. B., będący przewoźnikiem, odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy, a w niniejszej sprawie nie zachodzą przesłanki do wyłączenia danej odpowiedzialności;

II. naruszenie przepisów prawa procesowego, mającego wpływ na treść wyroku, a mianowicie:

1. art. 233 § 1 k.p.c. poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów mającej wpływ na wynik sprawy, polegające na dokonaniu pobieżnej i nie wszechstronnej oceny materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, w sposób sprzeczny z zasadami logicznego rozumowania i doświadczenia życiowego, poprzez dowolne przyjęcie, iż:

a) powoda nie łączył żaden stosunek umowny z pozwanym, będącym przewoźnikiem, podczas gdy, mając na względzie schemat powiązań podmiotowych dotyczących przewozu przedmiotowego towaru, zawartą pomiędzy pozwanym a firmą (...) umowę przewozu z dnia 30.11.2018 r., list przewozowy CMR z dnia 05.12.2018 r. oraz fakt. iż umowa przewozu ma charakter umowy o świadczenie na rzecz osoby trzeciej, powód wobec pozwanego, będącego przewoźnikiem, występował w charakterze odbiorcy,

b) skoro ze zgromadzonego materiału dowodowego wynika, że zlecenie przewozowe udzielone pozwanemu pochodzi od innego podmiotu niż ten wskazany w liście przewozowym jako nadawca, nie można było uznać tego listu za wystarczający dowód na to, iż nadawcą wobec pozwanego był powód, w sytuacji gdy ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w szczególności umów przewozu oraz późniejszego listu przewozowego CMR, wynika że powód w niniejszej sprawie występuje w charakterze odbiorcy,

c) pozwany od początku realizacji zlecenia miał informację o zmienionym miejscu dostawy co jednoznacznie wynika z umów przewozu oraz zeznań kierowcy i dyspozytora, w sytuacji gdy treść umowy przewozu z dnia 30.11.2018 r. w zakresie miejsca rozładunku towaru różni się z później wystawionym listem przewozowym CMR, ponadto kierowca J. W. zeznał, iż o zmianie miejsca rozładunku z Łotwy na R. dowiedział się dopiero po załadowaniu towaru, gdy był w trakcie jazdy na Łotwę.

Mając powyższe na względzie, wnosił o:

1. zmianę wyroku Sądu Okręgowego w Białymstoku z dnia 23.09.2019 r. sygn. akt VII GC 19/19 poprzez zasądzenie od pozwanego R. B. na rzecz powoda (...) z siedzibą w R. kwotę 72.603,00 EUR (słownie siedemdziesiąt dwa tysiące sześćset trzy euro) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od dnia 10.12.2018 r. do dnia zapłaty;

2. zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego w zakresie postępowania w obu instancjach wg norm przepisanych.

SĄD APELACYJNY USTALIŁ I ZWAŻYŁ, CO NASTĘPUJE:

Apelacja powoda nie zasługiwała na uwzględnienie.

W ocenie Sądu Apelacyjnego, Sąd Okręgowy w sposób wszechstronny i prawidłowy wyjaśnił okoliczności istotne dla rozstrzygnięcia sprawy oraz poczynił prawidłowe ustalenia faktyczne i prawne. Sąd Apelacyjny podziela je i przyjmuje za własne. Analiza materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie pozwala na stwierdzenie, że Sąd I instancji nie dopuścił się uchybień zarzucanych mu w apelacji i prawidłowo zastosował prawo materialne.

Przede wszystkim należało podkreślić, że ustaleń faktycznych w sprawie Sąd I instancji dokonał bez obrazy przepisu art. 233 § 1 k.p.c., w oparciu o wszechstronnie przeanalizowany, oceniony zgodnie z zasadami wiedzy, logiki i doświadczenia życiowego materiał dowodowy. W każdym razie skarżący, w ocenie Sądu Apelacyjnego, nie wykazał, aby tak ujęte kryteria oceny wiarygodności i mocy dowodów zostały przez ten Sąd naruszone, prowadząc do ustaleń niezgodnych z materiałem dowodowym. Skarżący podjął co prawda próbę podważenia prawidłowości tegoż orzeczenia, stawiając Sądowi Okręgowemu szereg zarzutów, w tym zarzut przekroczenia granic swobodnej oceny dowodów (art. 233 § 1 k.p.c.), jak też zarzuty naruszenia postanowień, uregulowanych w mającej zastosowanie w niniejszej sprawie, Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 r. (tj. art. 4 w zw. z art. 9, art. 13 oraz art. 17 tej Konwencji), jednak próba ta okazała się nieskuteczna. Nie jest bowiem usprawiedliwiony zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. wyłącznie z tej tylko przyczyny, że własna ocena dowodów dokonana przez stronę jest odmienna od oceny Sądu. Pogląd taki był już wielokrotnie wypowiedziany w orzecznictwie.

Trafnie ocenił bowiem Sąd I instancji, w oparciu o ujawnione w sprawie dowody, że stron niniejszego procesu nie łączył żaden stosunek umowny. Jakkolwiek celnie zauważa skarżący, że po myśli art. 4 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (dalej Konwencji CMR), list przewozowy jest dowodem zawarcia umowy przewozu, a jego brak, nieprawidłowość lub utrata nie wpływa na istnienie ani na ważność umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom niniejszej Konwencji, uwadze powoda umyka jednak, że list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, jej warunków oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika tylko wtedy, gdy w sprawie brak jest dowodu przeciwnego. Powyższe wprost wynika z treści art. 9 Konwencji CMR. Jeśli więc taki przeciwny dowód został w sprawie zaoferowany, to m.in. strony umowy przewozu ustalić należało właśnie przy uwzględnieniu tego dowodu, co też słusznie uczynił Sąd Okręgowy.

Wskazać przy tym trzeba, że ze złożonej do akt sprawy dokumentacji wynika, iż umowę przewozu zawarto poprzez przyjęcie w dniu 30 listopada 2018 r. przez pozwanego R. B., prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą (...) zlecenia przewozowego od litewskiej firmy transportowej, tj. (...) (k. 22), która w dacie 27 listopada 2018 r. (k. 20), zawarła umowę przewozu ładunku objętego sporem z(...)a więc z podmiotem, któremu strona powodowa zleciła uprzednio (również w dniu 27 listopada 2018 r.) przewóz tegoż ładunku (k. 18). Inaczej więc niż chce tego skarżący, w sprawie przedstawiony został dowód przeciwny, w rozumieniu art. 9 Konwencji CMR, w postaci przywołanego powyżej zlecenia przewozowego, stanowiący – jak to już zaakcentowano – podstawę określenia drugiej (obok przewoźnika) strony umowy przewozu. W tej sytuacji prawidłowo wywiódł Sąd Okręgowy, że list przewozowy nie mógł stanowić – wbrew temu co zdaje się sugerować autor apelacji – wyłącznego dowodu zawarcia przez powoda z pozwanym umowy przewozu (vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 27 listopada 2013 r., I ACa 1056/13).

Oceny tej nie zmienia uwypuklana w apelacji okoliczność oznaczenia w treści listu przewozowego CMR z dnia 5 grudnia 2018 r. (k. 25), powoda jako odbiorcy podjętego przez pozwanego ładunku, zaś jako przewoźnika – pozwanego. Jak trafnie podkreślał bowiem Sąd I instancji, wynikające z umowy przewozu świadczenie przewoźnika nie ma charakteru osobistego, co oznacza, że może ono zostać wykonane przez inny podmiot, tj. podwykonawcę (tak jak miało to miejsce w realiach analizowanej sprawy), jak też w ramach tzw. przewozu sukcesywnego (a więc przez kilku kolejnych przewoźników), co przewiduje art. 34 Konwencji CMR (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2008 r., II CSK 469/07). Zwraca jednak uwagę, że powierzenie przez przewoźnika spełnienia świadczenia wynikającego z zawartej umowy przewozu innemu podmiotowi (podwykonawcy) nie powoduje powstania

stosunku prawnego między nadawcą przesyłki (ani odbiorcą) a podwykonawcą. Jak wyjaśnił przy tym Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 8 kwietnia 2009 r. (V CSK 392/08), za nienależyte wykonanie całego przewozu bezpośrednią odpowiedzialność wobec nadawcy ponoszą przewoźnicy sukcesywni, którzy przystępują do umowy zawartej między nadawcą a pierwszym przewoźnikiem i – tworząc jedną stronę umowy – wiążą się jej warunkami.

W ocenie Sądu Apelacyjnego, pozwany nie uczestniczył jednak – i okoliczności tej w istocie nie kwestionuje żadna ze stron procesu – w przewozie sukcesywnym. W oparciu o ujawnione w sprawie dane nie sposób bowiem przyjmować, że pozwany przystąpić miał do umowy łączącej stronę powodową z pierwotnym przewoźnikiem (tj. (...), związując się jej postanowieniami i warunkami. Pozwany – o czym była już mowa – w drodze przyjętego zlecenia transportowego zawarł wszak w dacie 30 listopada 2018 r. umowę z podmiotem litewskim, tj. (...), na odmiennych warunkach. I choć co prawda lektura treści obu tych umów wskazuje, że w każdej z nich przyjęto tożsamą datę oraz miejsce załadunku towaru ujętego w pozwie (tj. 4 grudnia 2018 r. i (...)(N.)), z pola widzenia nie można jednak tracić, że w umowie łączącej (...) jako datę dostawy ładunku przyjęto dzień 10 grudnia 2018 r., a jako adres dostawy – ul. (...), R.. Z kolei w umowie zawartej przez pozwanego z (...), datę rozładunku określono na dzień 7 grudnia 2018 r., a jego miejsce – ul. (...), R.. Na taki też adres dostarczony został objęty sporem ładunek, co podmiot litewski potwierdził, kwitując jego odbiór (vide: pole oznaczone nr 24 w dokumencie CMR, k. 25).

Na marginesie warto jedynie podnieść, że trudno czynić przy tym zarzut pozwanemu, iż dostarczenie tegoż ładunku pod wskazany wyżej adres nie zostało poprzedzone wyjaśnieniem zaistniałych na tym tle rozbieżności z przedstawicielami powoda z tej choćby przyczyny, że zmiana miejsca dostawy towaru jest nierzadką praktyką w branży transportowej (vide: zeznania świadka J. W., protokół rozprawy z dnia 9 września 2019 r., znaczniki czasu od 00:46:53). Poza tym, zarówno J. W. (kierowca realizujący przedmiotowy transport na zlecenie pozwanego), jak też D. J. (1) (dyspozytor, który je przyjął), nie powzięli jakichkolwiek podejrzeń czy też zastrzeżeń odnośnie prawidłowości jego realizacji. Świadek J. W. przed wydaniem objętego pozwem towaru sprawdził bowiem dokumentację dotyczącą ładunku (vide: zeznania świadka J. W. protokół rozprawy z dnia 9 września 2019 r., znacznik czasu od 00:43:44), z kolei świadek D. J. (1) został powiadomiony przez przedstawicieli (...), że w dokumencie CMR widnieć będzie inny adres, niż docelowe miejsce rozładunku (vide: protokół rozprawy z dnia 9 września 2019 r., znacznik czasu od 01:05:12).

Wbrew też temu co twierdzi skarżący, w sprawie zastosowania znaleźć nie mógł art. 13 ust. 1, ani też art. 17 Konwencji CMR. Dość wskazać, że przepisy te dają podstawę dochodzenia roszczeń przez odbiorcę od przewoźnika. Po myśli bowiem pierwszego z przywołanych przepisów, po przybyciu towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, odbiorca ma prawo żądać od przewoźnika wydania za pokwitowaniem drugiego egzemplarza listu przewozowego oraz towaru. Jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru lub jeżeli towar nie przybył po upływie terminu przewidzianego w artykule 19, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu. Według zaś treści art. 17 ust. 1 i 2 Konwencji przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. Przewoźnik jest zwolniony od tej 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. Tymczasem, co już wyjaśniono, pozwany nie działał jako przewoźnik faktyczny, ani też kolejny przewoźnik w rozumieniu Konwencji CMR, lecz jako podwykonawca, któremu litewska firma (...) poleciła realizację objętego sporem transportu wózków widłowych. Zastosowanie przywołanych przez skarżącego przepisów w realiach analizowanej sprawy nie było więc uzasadnione.

Z dotychczasowych rozważań płynie zatem jednoznaczny wniosek, że wyrok Sądu Okręgowego oddalający powództwo jest prawidłowy, a apelacja strony powodowej – niezasadna.

Dlatego też, w oparciu o art. 385 k.p.c. Sąd Apelacyjny apelację oddalił.

O kosztach instancji odwoławczej rozstrzygnął zaś na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. i art. 108 § 1 k.p.c. oraz § 2 pkt 7 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. z 2015 r. poz. 1804 ze zm.).

(...)