

Sygn. akt I AGa 24/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 28 kwietnia 2020 roku

Sąd Apelacyjny w Szczecinie I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: SSA Krzysztof Górski (sprawozdawca)

Sędziowie: SSA Agnieszka Sołtyka

SSA Leon Miroszewski

po rozpoznaniu w dniu 28 kwietnia 2020 roku w Szczecinie na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa I. H.

przeciwko (...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w S.

o zapłatę

na skutek apelacji powódki od wyroku Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 28 listopada 2019 r. sygn. akt VIII GC 442/17

uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi Okręgowemu w Szczecinie do ponownego rozpoznania, pozostawiając temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego.

Agnieszka Sołtyka Krzysztof Górski Leon Miroszewski

Sygn. akt I AGa 24/20

UZASADNIENIE

W pozwie z 8 marca 2017 r. powódka I. H. wniosła o zasądzenie od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w S. 64.887,34 zł oraz 617,2 GBP wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia złożenia pozwu oraz kosztami postępowania według norm przepisanych, w tym kosztami zastępstwa procesowego oraz opłaty skarbowej.

W uzasadnieniu wskazała, że zawarła z pozwaną 3 października 2016 r. umowę przewozu, na mocy której powódka podjęła się przewozu towarów z F. (Republika Federalna Niemiec) do P. (...) (Wielka Brytania) w postaci tytoniu nieprzetworzonego. Podała, że pojazd wykonujący przewóz został zatrzymany przez ograny celne Wielkiej Brytanii z powodu braku właściwych dokumentów dotyczących akcyzy. Wyjaśniła przy tym, że w zatrzymanej naczepie, oprócz towaru należącego do pozwanej, znajdował się towar firmy (...), który był przewożony z E. (Republika Federalna Niemiec) do O. (Wielka Brytania). Towar miał dojechać 5 października 2016 r. Powódka wskazała, że w związku z tym była zmuszona do zaangażowania angielskiego prawnika, specjalisty do spraw celnych, do przeprowadzenia procedury zwolnienia pojazdu oraz wysłania po towar obu firm kolejnego pojazdu. Z uwagi na to, że powódka nie dysponowała wolnym kierowcą z pojazdem zastępczym, pojazd taki wyjechał 10 października 2016 r. nadto był to pojazd mniejszy przez co konieczne było dwukrotne dokonanie przeładunku. Ostatecznie pojazd zastępczy dostarczył towar 11 października 2016 r. oraz 13 października 2016 r. Z uwagi na to, że powódka spóźniła się z dostarczeniem towaru dla spółki (...) dni została obciążona kosztami w wysokości frachtu, przy czym kara umowna w wysokości frachtu została skompensowana z fakturą powódki. Powódka stała na stanowisku, że pozwana

jako nadawca przesyłki ponosi odpowiedzialność wobec przewoźnika za szkody, które wynikły wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości dokumentów i informacji niezbędnych do załatwienia formalności celnych. Wobec tego powódce przysługuje roszczenie o naprawienie szkody gdyż w związku z niedopełnieniem przez pozwaną formalności akcyzowych poniosła szkodę w wysokości dochodzonej pozwem, na którą składają się straty (koszty delegacji kierowcy, zadatek na wynagrodzenie prawnika w Anglii, koszty przeładunku, koszty paliwa w pojeździe zastępczym) i utracone korzyści z tytułu braku możliwości użytkowania zatrzymanego pojazdu w kwocie 53 730 zł a także kwota 8 994,23 zł tytułem obciążenia powódki szkodą za opóźnienie w wysokości frachtu przez spółkę (...).

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym wydanym 25 kwietnia 2017 r. w sprawie o sygn. X GNe 693/17 Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum w Szczecinie orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwana wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie od powódki na rzecz pozwanej kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu zakwestionowała powództwo co do zasady gdyż kierowca powódki otrzymał wszelkie dokumenty niezbędne do wykonania przewozu zgodnie z przepisami prawa niemieckiego oraz brytyjskiego dlatego nie odpowiada za powstanie szkody po stronie powódki. Pozwana podniosła też zarzut braku legitymacji biernej. Nadto pozwana zakwestionowała powództwo również co do wysokości. Zdaniem pozwanej nie ponosi ona odpowiedzialności jako nadawca na podstawie art. 11 ust. 2 Konwencji CMR albowiem to nie braki w dokumentacji stanowią podstawę zatrzymania i powstałej ewentualnej szkody a błędna, samodzielna decyzja organu celnego. Pozwana podniosła, że zgodnie z prawem obowiązującym w Wielkiej Brytanii w dniu zatrzymania pojazdu, osoby importujące do Wielkiej Brytanii tytoń nieprzetworzony nie miały obowiązku uiszczać podatku akcyzowego, co było również zgodne z prawem Unii Europejskiej. Towar w postaci wysuszonych liści - a więc taki jaki przewożono w niniejszej sprawie - jest produktem nieobjętym akcyzą, co wynika także z orzeczenia Trybunału w Wielkiej Brytanii. Pozwana twierdziła w związku z tym, że Straż Graniczna Wielkiej Brytanii nie miała podstaw do zatrzymania pojazdu powódki dlatego też roszczenie jest niezasadne, pozwana bowiem nie ponosi winy za nieprawidłowe działania podjęte przez Straż Graniczną zaś powódka otrzymała niezbędne dokumenty do zgodnego z prawem przewiezienia ładunku z Niemiec do Wielkiej Brytanii. Błędne zatrzymanie pojazdu przez władze brytyjskie stanowi ryzyko działalności przewoźnika. Pozwana nie zgodziła się z wysokością utraconych korzyści wskazaną w pozwie gdyż powódka nie udowodniła w sposób wiarygodny, iż w okresie za których dochodzi utraconych korzyści miała realną szansę je osiągnąć. Dalej pozwana podniosła, że zlecenie zorganizowania transportu otrzymała od L. S. zatem mając na uwadze w jakim stosunku pozwana pozostawała ze swoim zleceniodawcą, należy uznać, że pozwana działała na jego rachunek i w jego imieniu, co oznacza że nie była nadawcą w stosunku do powódki. Przewóz został zlecony przez pozwaną działającą w imieniu nadawcy jednak na liście przewozowym został wykazany faktyczny nadawca, na rachunek którego działała pozwana. Poza tym po zatrzymaniu pojazdu powódka kontaktowała się wyłącznie ze zleceniodawcą a zatem to on był odpowiedzialny względem przewoźnika.

W piśmie z 3 października 2017 r. powódka rozszerzyła powództwo wnosząc dodatkowo o zasądzenie kwoty 16 119,00 zł oraz 1 170 GBP wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 3 października 2017 r.

W uzasadnieniu wskazała, że rozszerzenie powództwa obejmuje odszkodowanie za okres od 6 marca 2017 r. do 19 kwietnia 2017 r. a więc za kolejne 45 dni (od dnia wytoczenia powództwa do dnia zwolnienia pojazdu przez organy celne). Powódka wyjaśniła, że skoro średnia zysku za przedmiotowy pojazd wynosi 10 746 zł na miesiąc to biorąc pod uwagę 30 dni w miesiącu, na dzień pojazd zarabiał średnio 358,20 zł. Wobec tego za 45 dni należna jest kwota 16 119 zł. Nadto powódka poniosła szkodę w postaci wynagrodzenia prawnika przed angielskimi władzami w kwocie 1 170 GBP. Wobec tego roszczenie główne obejmuje kwotę 81 006,34 zł oraz 1 787,20 GBP z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od: 64 887,34 zł od dnia wniesienia pozwu; od 617, 20 GBP od dnia wniesienia pozwu, od 16 119 zł od 3 października 2017 r.; od 1 170 GBP od 3 października 2017 r.

W odpowiedzi pozwana wniosła o oddalenie powództwa również w rozszerzonym zakresie i zasądzenie kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przewidzianych. Pozwana podtrzymała

dotychczasowe stanowisko procesowe nadto podkreśliła, że kwestionuje powództwo w zakresie kosztów delegacji kierowcy, zadatku na wynagrodzenie prawnika w Anglii, kosztów przeładunku towaru, kosztów paliwa pojazdu zastępczego oraz kosztów związanych z obciążeniem powódki szkodą za opóźnienie przez spółkę (...).

Wyrokiem Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 28 listopada 2019 r., wydanym w sprawie o sygn. VIII GC 442/17 oddalono powództwo (pkt 1) oraz ustalono, że koszty procesu w całości ponosi powódka i pozostawiono ich szczegółowe wyliczenie referendarzowi sądowemu (pkt 2).

Powyższe rozstrzygnięcie Sąd I instancji poprzedził poczynieniem ustaleń faktycznych, z których wynika, że: pozwana (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w S. wstawiła na giełdę transportową towar, którego właścicielem był L. S., który z kolei zlecił pozwanej organizację jego transportu.

W dniu 3 października 2016 r. pozwana (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w S. zleciła powódce I. H. prowadzącej działalność gospodarczą pod firmą (...) w drodze korespondencji e-mail pod nazwą „zlecenie transportowe nr (...)” wykonanie transportu towaru na transie z F. (Republika Federalna Niemiec) do P. (...) (Wielka Brytania). Stawkę frachtu strony ustaliły na kwotę 500 euro zaś termin dostawy na 5 października 2016 r. Odbiorcą towaru była (...) Ltd. w Wielkiej Brytanii.

Towar objęty zleceniem stanowił tytoń nieprzetworzony w postaci całych, niepociętych liści, o czym pracownik pozwanej L. S. informował pracownika powódki A. B., który zajmował się transportem do Wielkiej Brytanii. A. B. wiedział, że do tego państwa nie można wwozić tytoniu dlatego wypytywał się L. S. odnośnie ewentualnych dodatkowych kroków jakie należałoby podjąć w związku z transportem tytoniu nieprzetworzonego i uzyskał informację, że do prawidłowego przewozu wystarczy jedynie list przewozowy gdyż obowiązujące przepisy nie określają szczególnych wymogów w tym zakresie.

Pozwana dostarczyła powódce list przewozowy CMR, w którym jako nadawca został wskazany L. S..

Załadunek tego towaru miał miejsce we F. w dniu 4 października 2016 r.

Przewóz wykonywał kierowca powódki M. S., który nie zaglądał na naczepę i nie został poinformowany przez pracowników powódki jaki towar przewozi.

Przewóz wykonywany był ciągnikiem o nr rejestracyjnym (...) i naczepą o nr rejestracyjnym (...).

W dniu 5 października 2016 r. w D., po przeprowadzonej kontroli, pojazd wraz z towarem został zajęty przez brytyjską Straż Graniczną. Sprawa otrzymała sygnaturę (...). Po zatrzymaniu kierowca skontaktował się mężem powódki D. H.. Natomiast kierowca nie wiedział ani też nie otrzymał żadnych wytycznych od powódki odnośnie procedury jaką należy zachować w przypadku zatrzymania pojazdu z towarem.

Podczas zatrzymania pojazdu kierowca otrzymał od pracowników brytyjskiej Straży Granicznej dokumenty m.in. ostrzeżenie dotyczące zajętych towarów, informację o zajęciu oraz pouczenie (zawiadomienie) o procedurze zwrotu, w którym wskazano na prawo odwołania od zajęcia. W treści tego pisma podano, że wszelkie odwołania należy składać na piśmie w terminie miesiąca od dnia dokonania zawiadomienia.

W dniu 6 października 2016 r. L. S. przesłał powódce - na jej prośbę - drogą elektroniczną fakturę dokumentującą sprzedaż tytoniu nieprzetworzonego w postaci liści pomiędzy L. S. a (...) Ltd. Powódka nie przedstawiła tej faktury służbom straży granicznej.

L. S. działający jako agent zleceniodawcy pozwanej sporządził dla pozwanej projekt pisma w języku angielskim skierowany do organów celnych w Wielkiej Brytanii zawierający prośbę o zwolnienie pojazdu.

Pomiędzy przedstawicielami pozwanej, powódką a właścicielem towaru L. S. prowadzona była korespondencja dotycząca zatrzymania towaru z pojazdem oraz prób zwolnienia z zajęcia. W e-mailu z 2 grudnia 2016 r. L. S. przesłał T. S. protokół zatrzymania auta i towaru.

W celu wyjaśnienia sprawy i podjęcia kroków niezbędnych do zwolnienia pojazdu powódka zatrudniła mieszkającego w Wielkiej Brytanii specjalistę z zakresu spraw celnych V. M., który reprezentował powódkę przed brytyjskimi organami i prowadził z nimi korespondencję.

W piśmie z 13 października 2016 r. złożono wniosek o zwrot pojazdu.

W piśmie z 2 listopada 2016 r. brytyjska Straż Graniczna wezwała reprezentanta powódki V. M. do udzielenia informacji oraz przekazania dokumentów w tym piśmie wskazanych m.in. kopii umowy o pracę klienta powódki z kierowca, kopie referencji od poprzednich pracodawców kierowcy, szczegółowe informacje dotyczące rozmowy o pracę z kierowcą przed jego zatrudnieniem, kopie instrukcji lub pisemnych procedur, jakie powódka wydaje kierowcom lub innym pracownikom w celu niedopuszczenia do nielegalnego wwozu, szczegółowej informacji na temat sposobu, w jaki powódka uzyskała zlecenie na przewóz towarów, czynności kontrolnych przeprowadzonych przez powódkę dotyczących nadawcy, celem rozpoznania wniosku o zwrot zajętych przedmiotów, w terminie 21 dni.

W piśmie z 13 grudnia 2016 r. w odpowiedzi na prośbę o zwrot zajętego ciągnika i naczepy brytyjska Straż Graniczna wskazała, że podstawą zajęcia był ust. 139 ustawy o opłacie celnej i podatku akcyzowym z 1979 r. i odmówiła zwrotu ciągnika gdyż w ocenie tych organów towary zostały nabyte z zamiarem podjęcia działań w celu uchylecia się od zapłaty akcyzy. W uzasadnieniu tej te decyzji wskazano, że pełnomocnik powódki w piśmie z 28 października sam podał, że pojazd został zajęty od kierowcy zatrudnionego w D. po przedstawieniu przez kierowcę nieprawidłowych dokumentów dotyczących części ładunku nieprzetworzonego tytoniu na naczepie.

W e-mailu z 14 grudnia 2016 r. V. M. poinformował powódkę, że pojazd został zatrzymany z uwagi na błędne zgłoszenie przy wjeździe podczas gdy tytoń podlega akcyzie.

Za usługi świadczone przez V. M. powódka uiściła, zgodnie z jego wytycznymi, zadatek w kwocie 400 GBP.

W wyniku wniosku powódki z 16 grudnia 2016 r. o weryfikację decyzji o odmowie zwolnienia pojazdu z zajęcia w piśmie z 2 stycznia 2017 r. funkcjonariusz administracyjny brytyjskiej Straży Granicznej wskazał V. M., iż niezależny funkcjonariusz do spraw weryfikacji dokona weryfikacji wszystkich informacji posiadanych w sprawie i wyda stosowną decyzję. Jednocześnie wskazał, że w przypadku gdy pierwotna decyzja zostanie utrzymana wówczas będzie możliwość odwołania się do trybunału na odpowiednim formularzu. Nadto wskazał na możliwość przedstawienia przez powódkę dalszych dowodów lub informacji na poparcie wniosku o zwolnienie.

Decyzją funkcjonariusza ds. weryfikacji brytyjskiej Straży Granicznej z 10 stycznia 2017 r. zatrzymany pojazd został zwolniony za opłatą. W uzasadnieniu tej decyzji wskazano, że rozpatrując zwrot nie rozważano legalności czy prawidłowości samego zajęcia. Podano, że powódka mogła kwestionować legalność lub prawidłowość zajęcia kierując do Straży Granicznej zawiadomienie o roszczeniu, w terminie 1 miesiąca od dnia zajęcia, aby odwołanie rozważył sąd ponieważ tylko sąd jest właściwy do rozpoznania takiego roszczenia. Wskazano także, że powódka nie przedstawiła dowodów na posiadanie informacji, że lokal do którego wyroby były przeznaczone był zarejestrowany lub że tytoń był przedmiotem wwozu w określonym legalnym celu. Nadto - odnosząc się do braku instrukcji dotyczących nielegalnego wwozu - wskazano, że nie podano informacji co obejmuje szkolenie wstępne kierowców oraz czy regularnie organizowane są szkolenia okresowe, poza tym kierowca nie podjął żadnych fizycznych czynności kontrolnych. W uzasadnieniu tej decyzji powołano się też na wyrok Wysokiego Trybunału Wielkiej Brytanii z 16 grudnia 2015 r. w sprawie Amber Services Europe Ltd. & Anor przeciwko The Director of Border Revenue. Podkreślono także, że to rolą powódki – a nie organu - było dowodzenie legalności przewozu.

Jednocześnie poinformowano, że od tej decyzji przysługuje odwołanie, w terminie 30 dni do Trybunału, które należy złożyć na odpowiednim formularzu. Do decyzji dołączono skrót obowiązujących przepisów.

W e-mailu z 26 lutego 2017 r. - po odmowie zwrotu zajętego zestawu pojazdów - V. M. zaproponował powódce aby zwrócić się o pomoc do (...) S.A. gdyż oddanie sprawy do sądu jest kosztowne i długotrwałe.

W zajętej naczepie znajdował się także towar przewożony na zlecenie (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w K. z Niemiec do O., gdzie odbiorcą miała być (...) Ltd. oraz towar (...) przewożony z L. do L., gdzie odbiorcą był (...). Z uwagi na zajęcie pojazdu powódka zmuszona była do zorganizowania dodatkowego transportu tego towaru do obu firm. W tym celu wysłała kierowcę R. K., który przebywał na terenie Wielkiej Brytanii przewożąc towar dla innych odbiorców. Z uwagi na to, że powódka w tym czasie nie dysponowała naczepą odpowiedniej wielkości użyto więc mniejszego pojazdu zastępczego co z kolei wiązało się z koniecznością dwukrotnego przeładunku towaru. Ostatecznie pojazd zastępczy dostarczył towar 11 października 2016 r. oraz 13 października 2016 r.

Ze względu na to, że powódka spóźniła się z dostarczeniem towaru na zlecenie spółki (...) o 6 dni (wymagany najpóźniejszy termin określony był na 6 października 2016 r.) złożyła ona reklamację i obciążyła powódkę kosztami związanymi z opóźnieniem w realizacji transportu w kwocie 1700 euro stanowiącymi koszt frachtu. Powyższa kara została skompensowana z fakturą VAT wystawioną spółce (...) przez powódkę tytułem usługi transportowej.

Powódka wyliczyła wysokość szkody w postaci strat i utraconych korzyści związku z zatrzymaniem pojazdu na kwotę 81 006,34 zł oraz 1 570 GBP.

Koszty te obejmowały: koszty delegacji kierowcy, wynagrodzenie prawnika w Anglii (powódka uiściła z tego tytułu łącznie kwotę 1570 GBP), koszty przeładunku, koszty paliwa w pojeździe zastępczym i utracone korzyści z tytułu braku możliwości użytkowania zatrzymanego pojazdu w kwocie 53 730 zł a także kwota 8 994,23 zł tytułem obciążenia powódki szkodą za opóźnienie w wysokości frachtu przez spółkę (...).

Pojazd (naczepa i ciągnik), którym był wykonywany transport był przedmiotem leasingu. W związku z zatrzymaniem pojazdu leasingodawca (...) S.A. wypowiedział powódce umowę leasingu i ustanowił V. M. pełnomocnikiem przed organami celnymi w Wielkiej Brytanii.

Pozwana wielokrotnie wcześniej organizowała transport tytoniu nieprzetworzonego na terenie Unii Europejskiej, w tym do Wielkiej Brytanii i nigdy wcześniej nie zatrzymano pojazdu. Pracownicy pozwanej informowali pracowników powódki, że transport tytoniu nieprzetworzonego nie jest objęty obowiązkiem akcyzowym i aby wwieźć towar na teren Wielkiej Brytanii wystarczy jedynie list przewozowy CMR.

W dniu 19 kwietnia 2017 r. ciągnik i naczepa zostały zwolnione z zajęcia przez brytyjską straż graniczną i zwrócone nieodpłatnie. W treści tego pisma wskazano, że rozpatrując zwrot rozważono wszystkie okoliczności zajęcia lecz nie wzięto pod uwagę legalności czy prawidłowości samego zajęcia. Jednocześnie wskazano, że w przypadku zakwestionowania legalności lub prawidłowości zajęcia odwołanie będzie rozpatrywane w sądzie (Magistrates' Court).

W piśmie z 29 listopada 2017 r. skierowanym do organów brytyjskiej Służby Granicznej pełnomocnik pozwanej zwrócił się z prośbą o wyjaśnienie na jakiej podstawie pojazd wraz z towarem został zatrzymany, co jest istotne punktu widzenia jej ewentualnej odpowiedzialności wobec przewoźnika.

W odpowiedzi na powyższe pismo oficer weryfikacyjny brytyjskich służb granicznych w piśmie z 5 stycznia 2018 r. wskazał, że nie może udzielić informacji pozwanej gdyż nie jest ona stroną postępowania w sprawie zajęcia i zwolnienia pojazdu.

W e-mailu z 1 marca 2018 r. skierowanym do pracownika powódki V. M. przesłał kopie wszystkich pism otrzymanych od brytyjskich organów celnych w sprawie zatrzymanego zestawu wraz towarem. Jednocześnie wskazał, że podczas zatrzymania kierowca otrzymał m.in. dokument, w którym wskazano na możliwość odwołania od zatrzymania. Nadto

wyraził pogląd, iż kiedyś można było wwozić nieprzetworzony tytoń na teren Wielkiej Brytanii bez akcyzy jednak od kilku lat znowu podlega akcyzie.

Odbiorcą zatrzymanego towaru była (...) Ltd., która jest zarejestrowanym podatnikiem VAT w Wielkiej Brytanii, który prowadzi zarejestrowaną działalność polegającą na sprzedaży detalicznej produktów tytoniowych. W 2015 r. spółka ta brała udział w konsultacjach zorganizowanych przez rząd Wielkiej Brytanii, których przedmiotem był problem kontroli surowego tytoniu.

W czasie kiedy doszło do zatrzymania towaru przewożonego przez powódkę Wielka Brytanii nie miała wypracowanego systemu kontroli surowca w postaci nieprzetworzonego tytoniu, surowiec taki (w formie jeszcze nie do palenia) nie był objęty podatkiem akcyzowym. Nie istniały też przepisy wprost wskazujące jakie dokumenty (oprócz listu przewozowego) winny towarzyszyć przewozowi tytoniu nieprzetworzonego. W wyniku wskazanych wyżej konsultacji brytyjskie służby celne w dniu 30 grudnia 2016 r. wydały informację, zgodnie z którą dopiero od 1 kwietnia 2017 r. przedsiębiorstwa lub osoby fizyczne, które zamierzały prowadzić jakąkolwiek działalność związaną z surowym tytoniem muszą uzyskać zatwierdzenie HMRC (służb celnych), chyba że zastosowanie ma zwolnienie.

W świetle powyższych ustaleń faktycznych oraz w odwołaniu do normy art. 11 ust. 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie 19 maja 1956 r. Sąd Okręgowy uznał, że powództwo jest bezzasadne.

Sąd I instancji odwołując się do treści art. 11 ust. 2 Konwencji CMR wskazał, że nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów i informacji, chyba że zachodzi wina ze strony przewoźnika. Jak wskazał Sąd, przywołana wskazuje na odpowiedzialność nadawcy w stosunku do przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów i informacji, chyba że zachodzi wina ze strony przewoźnika. Niemniej, w ocenie Sądu, w realiach niniejszej sprawy, ta odpowiedzialność nadawcy nie zachodzi.

Przed przedstawieniem motywów powyższego stanowiska, Sąd orzekający wskazał na bezzasadność zarzutu braku legitymacji pozwanej i przedstawił w tym zakresie szczegółowy wywód.

Przechodząc zaś do oceny istoty sporu Sąd Okręgowy wyjaśnił, że międzynarodowy przewóz drogowy towarów wiąże się zazwyczaj z koniecznością załatwiania formalności celnych, których zakres zależy m.in. od rodzaju towarów, krajów, przez które przebiega trasa przewozu itp. Jak wskazał Sąd, niezbędne może być także dopełnienie innych formalności, w szczególności poddanie towaru kontroli weterynaryjnej, fitosanitarnej, technicznej, jakościowej itp. Sąd podkreślił, że obowiązek spełnienia wymagań w tym zakresie spoczywa na nadawcy. To on bowiem zna cechy towaru będącego przedmiotem przewozu, dlatego powinien ustalić zakres i rodzaj powinności związanych z przekraczaniem przez towar granicy (granic). Sąd przyjął, że przewoźnik ma jedynie dokonać translokacji przesyłki, choć Konwencja CMR i na przewoźnika nakłada pewne obowiązki. Sąd zwrócił uwagę, że z art. 11 ust. 1 Konwencji CMR wynika, że nadawca jest zobowiązany m.in. do przekazania przewoźnikowi potrzebnych dokumentów. Dokumenty te mogą być załączone do listu przewozowego lub pozostawione do dyspozycji przewoźnika w każdy inny sposób. Zaakcentowano, że przepis ten nakazuje także, by nadawca udzielił przewoźnikowi wszelkich żądanych informacji. Sąd przyjął, że nie chodzi tu tylko o informacje, których przekazania zażądał przewoźnik, ale o wszystkie te informacje, które są potrzebne do załatwienia formalności celnych i innych. W ocenie Sądu, taki sposób rozumienia przepisu znajduje potwierdzenie w treści art. 6 ust. 1 lit. j Konwencji CMR, który przewiduje konieczność umieszczenia w liście przewozowym instrukcji niezbędnych do załatwienia formalności celnych i innych. Potwierdza go również brzmienie art. 11 ust. 2 zdanie drugie Konwencji CMR. Sąd dodał przy tym, że dokumenty i informacje mogą być przekazywane przewoźnikowi także po rozpoczęciu przewozu. Przewoźnik musi jednak nimi dysponować w momencie, gdy zaistnieje obowiązek przedstawienia ich odpowiednim służbom. Sąd uznał, że w odniesieniu do niektórych rodzajów przewozów obowiązek legitymowania się odpowiednimi dokumentami może aktualizować się jeszcze przed przekroczeniem granicy przez przewoźnika.

Sąd przyznał rację powódce, że przewoźnik nie ma obowiązku sprawdzenia, czy przekazane mu informacje lub dokumenty są ściśle bądź dostateczne. Jednocześnie jednak Sąd Okręgowy odwołał się do stanowiska doktryny (K. Wesołowski, Umowa międzynarodowego przewozu..., s. 231), z którego wynika, że omawiany przepis ten nie zdejmuje z przewoźnika ryzyka ponoszenia konsekwencji, jakie przepisy prawa celnego przewidują w sytuacji przedstawienia niewłaściwych dokumentów lub niedopełnienia określonych obowiązków

Sąd podkreślił, że w niniejszej sprawie bezsporne jest to, że powódka i jej pracownicy byli uprzedzeni o tym, że przedmiotem przewozu będzie nieprzetworzony tytoń. Zwrócono uwagę, że świadczą o tym choćby zeznania świadka A. B., który wskazał, że wiedział iż przewożony będzie nieprzetworzony tytoń, o czym informował go Ł. S.. Także świadek J. S. potwierdziła, że w rozmowie telefonicznej powódka otrzymała informację odnośnie rodzaju przewożonego towaru - który zresztą został ujawniony w treści zlecenia przewozu - oraz, że pozwana nie jest właścicielem towaru. Natomiast kierowca powódki M. S. wykonujący przewóz tego towaru takiej wiedzy nie posiadał, co wynika wprost z jego zeznań, podczas których wskazał, że nie zaglądał do naczepy i nie wiedział jaki towar wiezie, nadto osoba która mu bezpośrednio zlecała przewóz „pani M.” również nie wiedziała, że jego przedmiotem jest tytoń. Kierowca nie otrzymał także żadnej instrukcji postępowania w razie zatrzymania pojazdu.

Dalej Sąd zwrócił uwagę, że nie było sporne w sprawie, a wynika nadto ze złożonej dokumentacji oraz korespondencji prowadzonej przez strony oraz V. M. - który reprezentował powódkę przed brytyjskimi organami - a brytyjską strażą graniczną, że przedmiotem przewozu był nieprzetworzony tytoń w postaci niepociętych liści oraz, że w dniu 5 października 2016 r. towar ten wraz z ciągnikiem i naczepą został zajęty przez brytyjską straż graniczną (Border Force).

Jak dostrzegł Sąd orzekający, powódka twierdziła, że do zatrzymania pojazdu z towarem doszło bowiem pozwana nie przedłożyła stosowych dokumentów i nie poinformowała powódki o tym, że przewożony towar objęty jest akcyzą. Natomiast pozwana uzasadniając brak swojej odpowiedzialności za szkodę argumentowała, że powódka otrzymała wszystkie wymagane dokumenty tj. list przewozowy CMR i informacje wymagane do przewozu towaru. Pozwana wskazała jednocześnie, że nie było potrzeby załączania do tego listu innych dokumentów gdyż towar przewożony przez powódkę nie był w owym czasie objęty obowiązkiem akcyzowym ani obowiązkiem dokumentacji akcyzowej przez prawo Wielkiej Brytanii. Nadto, to nie braki w dokumentacji stanowiły podstawę zatrzymania pojazdu a samodzielna decyzja organu celnego. Tę argumentację Sąd rozpoznający niniejszą sprawę podzielił.

Sąd zaznaczył, że ze zgromadzonych w sprawie dokumentów powstałych w wyniku zajęcia pojazdu, w szczególności z pisma brytyjskiej straży granicznej z 13 grudnia 2016 r., wynika, że przyczyną tego zajęcia był zamiar podjęcia działań w celu uchylenia się od zapłaty akcyzy a jego podstawę prawną stanowił ust. 139 ustawy o opłacie celnej i podatku akcyzowym z 1979 r. (Customs and Excise Management Act 1979). Sąd wskazał, że zgodnie z tymi przepisami istnieje możliwość zatrzymania i przejęcia każdej rzeczy, która może podlegać przepadkowi z tytułu czynności celnych i akcyzowych na podstawie tej ustawy.

W tym kontekście Sąd zwrócił uwagę na decyzję brytyjskiego oficera weryfikacyjnego z 10 stycznia 2017 r. zwalniającą zajęty pojazd. W uzasadnieniu tej decyzji wskazano, że rozpatrując zwrot nie rozważano legalności czy prawidłowości samego zajęcia natomiast wprost zostało wskazane, że w tych kwestiach może decydować tylko sąd a odpowiedni formularz z pouczeniem (zawiadomienie 12 A) został przekazany kierowcy, w formularzu tym wskazano, że przewoźnik ma 1 miesiąc na zakwestionowanie legalności zajęcia poprzez odwołanie się do właściwego sądu i tylko ten sąd (Magistrates Court) ma uprawnienia do stwierdzenia czy to zatrzymanie było prawidłowe i legalne. Sąd podkreślił, że okoliczności tej (otrzymania właściwego formularza) powódka nie kwestionowała, nadto kierowca M. S. potwierdził, że po zatrzymaniu zostały wydane dokumenty lecz nie pamiętał jakie.

Sąd wskazał, że z przepisów brytyjskiej ustawy o Podatkach na Wyroby Tytoniowe z 1979 r., przedłożonej przez pozwaną, ale również z dyrektywy Rady nr 2011/64/UE z dnia 21 czerwca 2011 r. w sprawie struktury oraz stawek akcyzy stosowanych do wyrobów tytoniowych (Dz.U.UEL 176/24), wynika, że akcyzą były objęte wyroby tytoniowe, które zostały wymienione w art. 1 ust. 1 tej ustawy oraz w art. 2 tej dyrektywy tj.: papierosy, cygara i cygaretki, tytoń do palenia, w ramach którego rozróżnia się tytoń drobno krojony do skręcania oraz tytoń do palenia, tytoń

do samodzielnego skręcania papierosów, inny tytoń do palenia, tytoń do żucia, które są wyprodukowane całkowicie lub częściowo z tytoniu lub jakiegokolwiek substancji stosowanej jako substytut tytoniu, ale nie obejmujące wyrobów ziołowych do palenia. Art. 5 dyrektywy precyzuje, że tytoń do palenia oznacza tytoń, który został pocięty lub inaczej podzielony, skręcony lub sprasowany w postaci bloków oraz nadający się do palenia bez dalszego przetwarzania przemysłowego (a); nadto odpady tytoniowe, oddane do sprzedaży detalicznej, które nie są objęte art. 3 i art. 4 ust. 1, a nadają się do palenia. Do celów niniejszego artykułu za „odpady tytoniowe” uznaje się pozostałości liści tytoniu i produkty uboczne uzyskane podczas przetwarzania tytoniu lub produkcji wyrobów tytoniowych (b). Sąd zwrócił uwagę na przedłożone do akt przez pozwaną dowody w postaci wyciągu ze strony internetowej HM Revenue & Customs oraz informacji, raportu z konsultacji „Control of Raw Tobacco” oraz dokumentu informacyjnego służb celnych Wielkiej Brytanii.

Analiza powyższych aktów prawnych, jak i pozostałych dokumentów, prowadzi w ocenie Sądu do wniosku, że co do zasady w czasie kiedy doszło do zatrzymania towaru przewożonego przez powódkę (październik 2016 r.) akcyza nie była wymagana dla tytoniu nieprzetworzonego w postaci niepociętych liści (w formie jeszcze nie do palenia), czyli takiego który był przedmiotem przewozu. Sąd zaakcentował, że złożone dokumenty świadczą o tym, że w istocie w tamtym czasie Wielka Brytania nie miała wypracowanego systemu kontroli surowca w postaci nieprzetworzonego tytoniu. Dodano, że nie istniały też przepisy wprost wskazujące jakie dokumenty (oprócz listu przewozowego) winny towarzyszyć przewozowi tytoniu nieprzetworzonego. Dopiero w wyniku przeprowadzonych przez HM Revenue & Customs publicznych konsultacji w sprawie propozycji dotyczących wprowadzenia dodatkowych kontroli surowca tytoniowego brytyjskie służby celne w dniu 30 grudnia 2016 r. wydały informację, zgodnie z którą od 1 kwietnia 2017 r. przedsiębiorstwa lub osoby fizyczne, które zamierzały prowadzić jakąkolwiek działalność związaną z surowym tytoniem muszą uzyskać zatwierdzenie HMRC (służb celnych), chyba że zastosowanie ma zwolnienie. Wówczas też ustalono procedurę składania wniosków o zatwierdzenie surowca tytoniowego.

W świetle powyższego – zdaniem Sądu - nie sposób zarzucić pozwanej, że nie przekazała jej dokumentów odnośnie akcyzy skoro obowiązujące wówczas przepisy nie przewidywały objęcia tytoniu nieprzetworzonego akcyzą. Sąd podkreślił, że wbrew twierdzeniom powódki z treści pisma z 10 stycznia 2017 r. sporządzonego przez brytyjskiego oficera weryfikacyjnego w żaden sposób nie wynika, że konieczne było przedłożenie dokumentów dotyczących legalności zakładu produkcyjnego czy też odpowiednich zezwoleń, które te zakłady będące odbiorcą towaru na terenie Wielkiej Brytanii miały posiadać. Zwrócono uwagę, że w treści pisma zawarta jest jedynie polemika z przedłożonym przez powódkę orzeczeniem sądu pierwszej instancji wydanym w sprawie M. W. przeciwko Dyrekcji Granicznego Urzędu Celnego z 27 sierpnia 2013 r., w którym to sąd stwierdził, że liście suszone tytoniu w zatrzymanym pojeździe nie były produktami tytoniowymi w rozumieniu art. 1 ust. 1 ustawy o Podatkach na Wyroby Tytoniowe z 1979 r., i zatrzymanie tytoniu nieprzetworzonego było nieprawidłowe. Zawarto też inne orzeczenia sądów w Wielkiej Brytanii, które wskazywały, że procedura zatrzymania na granicy pojazdu z towarem w związku z podejrzeniami czy też wątpliwościami co do chęci uniknięcia opodatkowania podatkiem akcyzowym wyrobów tytoniowych, miała miejsce w innych okolicznościach faktycznych.

W ocenie Sądu, skoro w obrocie prawnym funkcjonowały rozbieżne orzeczenia w zakresie akcyzy, to świadczy to o różnych poglądach tamtejszej judykatury i doktryny na tę kwestię a w konsekwencji, nie sposób jednoznacznie stwierdzić, czy zatrzymanie, jakie miało miejsce w niniejszej sprawie, było prawidłowe czy też nie. Natomiast niewątpliwie wskutek braku odwołania przez przewoźnika do sądu pierwszej instancji - o czym kierowca został pouczony i na co zwrócono uwagę w decyzji z 10 stycznia 2017 r. – zdaniem Sądu Okręgowego, powódka pozbawiła się możliwości weryfikacji prawidłowości tego postępowania. O ile zatem nie ma ona obowiązku, jako przewoźnik, sprawdzania dokumentów i informacji przekazanych przez nadawcę, to Sąd przyznał rację pozwanej, że nie zdejmuje to z przewoźnika ryzyka ponoszenia konsekwencji związanych z ewentualnymi nieprawidłowościami organów celnych czy służb granicznych.

Sąd wskazał, że ze złożonych do akt pism brytyjskiej służby granicznej „Border Force” wynika, że wzywano powódkę do przedstawienia szeregu dokumentów choćby dotyczących historii kierowcy (w szczególności jego referencji) i podjęcia określonych działań, czego jednak nie zrobiła w pełnym zakresie wyjaśniając przy tym tego przyczynę. Organ

w związku z tymi wyjaśnieniami wytknął, że powódka dopuściła się uchybień skoro nie porozumiała się z poprzednimi pracodawcami kierowcy, nie istnieją u powódki szczegółowe instrukcje dla kierowców odnośnie nielegalnego wwozu, kierowca nie podjął żadnych fizycznych czynności kontrolnych i nie sprawdził kartonów. Sąd dodał, że potrzeba wykazania organowi przeznaczenia towaru zaktualizowała się dopiero po zatrzymaniu pojazdu i powzięciu przez organ podejrzeń, że może to być próba uchylenia się od podatku akcyzowego. W tym kontekście Sąd podkreślił, że w decyzji jasno także wskazano, że powódka nie przedstawiła żadnych dowodów, które by dowodziły że tytoń był przedmiotem wwozu w legalnym celu. Zdaniem Sądu istotnym jest, że powódka nie przedłożyła faktury na zakup towaru pomiędzy sprzedawcą L. S. a odbiorcą tytoniu w Wielkiej Brytanii, choć pozwana twierdziła, że taką fakturę powódce przekazała, nadto wynika to z dowodu w postaci e-maila z 6 października 2016 r., powódka temu nie zaprzeczyła, jednocześnie nie podała przyczyn jej braku przedstawienia.

Trafnie też, w ocenie Sądu, pozwana zarzuciła, a wynika to z przedłożonej do akt korespondencji, że zatrudniony przez powódkę V. M. reprezentujący powódkę przed brytyjskimi organami, w pismach kierowanych do tych organów zamiast kwestionować legalność zatrzymania zakładał, że transport był nielegalny choć brak było podstaw prawnych do takich wniosków. Sąd wskazał, że kwestia zasygnalizowanej przez niego nieopłacalności odwołania powinna zostać zweryfikowana przez powódkę skoro z pouczenia zawartego w dokumentach przekazanych kierowcy przez brytyjską straż graniczną wprost takie prawo wynikało. Jednocześnie Sąd podał, że okoliczność, że kierowca nie wiedział jakiego rodzaju towar przewozi, nie znał żadnych procedur i nie otrzymał żadnych wytycznych w zakresie postępowania w przypadku zatrzymania pojazdu - choć powódka i jej pracownicy zajmujący się tym transportem wiedzieli, że przewożony jest tytoń nieprzetworzony - również przemawia za brakiem podstaw do przyjęcia, że szkoda jaką poniosła powódka powstała w wyniku przekazania jej przez pozwaną błędnych dokumentów czy też informacji, zwłaszcza że jak wykazało postępowanie dowodowe to nie braki w dokumentacji - bowiem z żadnych przepisów nie wynikały jakiegokolwiek wytyczne co do dokumentów w przypadku transportu tytoniu nieprzetworzonego a zatem wystarczający był list przewozowy - stanowiły podstawę zatrzymania pojazdu. Poza tym zwrócono uwagę, że z treści decyzji z 10 stycznia 2017 r. podkreślono także, że to rolą powódki - a nie organu - było dowodzenie legalności przewozu. Zdaniem Sądu, zgromadzone w sprawie dowody dowodzą, że powódka temu obowiązkowi nie sprostала. W tym stanie rzeczy Sąd I instancji uznał, że pozwana nie może zatem ponosić odpowiedzialności za błędy czy też zaniechania powódki w trakcie prowadzonego przez organy brytyjskie postępowania. Dodał, że brak podstaw by zarzucić pozwaną, iż ta nienależycie wywiązała się ze spoczywających na niej obowiązków wynikających z art. 11 konwencji CMR. Nie można w tych okolicznościach przyjąć, że pozwana ponosi odpowiedzialność na podstawie art. 11 ust. 2 Konwencji CMR.

Sąd wyjaśnił, że skoro roszczenie nie zostało wykazane co do zasady skutkowało to brakiem podstaw do badania jego zasadności co do wysokości.

W tym stanie rzeczy powództwo podlegało oddaleniu, o czym orzeczono w punkcie 1 sentencji wyroku.

Na koniec Sąd wskazał, że stan faktyczny sprawy został ustalony w oparciu o dowody z dokumentów załączonych przez strony do składanych przez nie pism procesowych, zeznania świadków oraz przesłuchanie stron. Sąd nie miał podstaw, by odmówić wiarygodności dokumentom, a ich autentyczność nie była kwestionowana, przy czym moc dowodową tych dokumentów Sąd oceniał przez pryzmat art. 245 k.p.c. Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania wiarygodności zeznań świadków, zwłaszcza że w zakresie istotnym dla rozstrzygnięcia sprawy (w szczególności co do okoliczności zlecenia transportu, zatrzymania towaru i pojazdu, wiedzy stron oraz niewiedzy kierowcy co do rodzaju przewożonego towaru) były spójne i wzajemnie się uzupełniały. Podobnie oceniono dowody z przesłuchania stron.

Postanowieniem z 1 lipca 2019 r. Sąd oddalił wniosek powódki o przeprowadzenie dowodu z zeznań świadka D. H. ponieważ okoliczności, na które świadek miał być słuchany (treść kontaktów z reprezentantem pozwaną, L. S. i Ł. S.) zostały dostatecznie wyjaśnione w toku procesu.

Postanowieniem z 18 listopada 2019 r. Sąd pominął wniosek o zwrócenie się do brytyjskich służb „Border Force” o przedłożenie dokumentów z uwagi na jego bezcelowość, gdyż dokumentacja i korespondencja prowadzona przez

strony oraz V. M. z brytyjską strażą graniczną w sprawie zatrzymania pojazdu z towarem zgromadzona w niniejszej sprawie była wystarczająca do poczynienia istotnych dla rozstrzygnięcia ustaleń.

Postanowieniem z 18 listopada 2019 r. Sąd pominął wniosek o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego sądowego gdyż z uwagi na niewykazanie roszczenia co do zasady zbędnym było przeprowadzenie postępowania dowodowego na okoliczność jego wysokości.

Sąd wyjaśnił, że z uwagi na to, że powódka przegrała w 100 % proces pozwanej należy się stosownie do art. 98 k.p.c. zwrot kosztów procesu w całości, przy czym szczegółowe rozliczenie tych kosztów Sąd pozostawił referendarzowi sądowemu, o czym orzeczono w punkcie 2 wyroku.

Apelację od powyższego wyroku wniosła powódka, zaskarżając orzeczenie w całości. Jednocześnie zaskarżonemu rozstrzygnięciu zarzuciła:

- art. 51a § 1 prawa o ustroju sądów powszechnych w zw. z art. 232 zd. 2 k.p.c, poprzez nieustalenie przez Sąd z urzędu treści prawa obcego i obcej praktyki sądowej w sytuacji, gdy Sąd sam stwierdził, że z przedłożonych przez strony materiałów nie było możliwe ustalenie, wobec istniejących rozbieżności w orzecznictwie i doktrynie, zakresu stosowania prawa obcego i praktyki sądowej niezbędnego do oceny, czy zajęcie towaru i zatrzymanie pojazdu było postępowaniem prawidłowym brytyjskich organów;

- art. 205⁽¹²⁾ § 1 k.p.c. w zw. z art. 227 k.p.c., poprzez pominięcie wniosków stron o zwrócenie się do brytyjskich służb Border Force o przedłożenie dokumentów składających się na akta sprawy, podczas gdy przedmiotowy wniosek dowodowy, złożony przez obydwie strony, służył wyjaśnieniu istotnej okoliczności faktycznej dla sprawy, tj. prawidłowości postępowania Border Force, czynności wykonanych przez organ w związku z zatrzymaniem pojazdu powódki i w chwili zatrzymania pojazdu;

- art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 244 § 1 i 1138 k.p.c., poprzez wadliwą ocenę zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, tj. dokumentów brytyjskiego organu Border Force, korespondencji przedłożonej przez Ł. S. oraz L. S., w tym e-maila z 13 października 2016 r. z projektem pisma, oraz przesłuchania przedstawiciela pozwanej w charakterze strony, w wyniku czego Sąd błędnie ustalił, iż przyczyną zatrzymania pojazdu były błędne działania powódki albo jej pracowników lub umocowanych przedstawicieli, podczas gdy te - w świetle przeprowadzonych dowodów - stanowiły co najwyżej następstwa samego zatrzymania i zajęcia pojazdu, a które nastąpiło z uwagi na nieprawidłowości w dokumentacji towaru;

b) naruszenia norm prawa materialnego, wysłowionych w art. 11 ust. 1 i 2 Konwencji CMR w zw. z art. 361 § 1 k.c., poprzez uznanie, iż w niniejszym przypadku nie zachodziła odpowiedzialność pozwanej jako nadawcy, tj. by ta wykazała, że wina w zatrzymaniu pojazdu leżała po stronie przewoźnika.

Uwzględniając powyższe wniosła o uchylenie wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania, z uwagi na nierozpoznanie przez Sąd istoty spraw. Nadto, domagała się zasądzenia od pozwanej na rzecz powódki zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego w norm przepisanych.

Pozwana odpowiadając na apelację wniosła o jej oddalenie w całości oraz o zasądzenie od powódki na swoją rzecz kosztów postępowania apelacyjnego.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja powódki okazała się uzasadniona i skutkowałą wydaniem przez Sąd odwoławczy orzeczenia o charakterze kasatoryjnym z przekazaniem sprawy Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania.

Przed odniesieniem się do zarzutów apelacji rozważyć należy kwestie związane z kwalifikacją prawną roszczenia objętego pozwem oraz jej implikacjami jeśli chodzi o podstawę faktyczną roszczenia, okoliczności zwalniające od odpowiedzialności związane z tym ciężar dowodu i ciężary procesowe stron w zakresie powoływania faktów a wreszcie

tez prawo jakie musi być przyjęte za podstawę oceny wywiązania się przez nadawcę ze swoich obowiązków względem przewoźnika .

Wobec przytoczonej przez powoda podstawy faktycznej powództwa Sąd Okręgowy prawidłowo zakwalifikował roszczenie jako żądanie odszkodowania za szkodę wywodzone ze szczególnej podstawy normatywnej jaką stanowi art. 11 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (dalej jako Konwencja CMR).

Zgodnie z treścią art. 11 ust. 1 Konwencji CMR w celu załatwienia formalności celnych lub innych, jakie należy wypełnić przed wydaniem towaru, nadawca powinien załączyć do listu przewozowego lub postawić do dyspozycji przewoźnika potrzebne dokumenty oraz udzielić mu wszelkich żądanych informacji. Natomiast stosownie do ust. 2 cytowanej regulacji przewoźnik nie jest obowiązany sprawdzać, czy te dokumenty i informacje są ściśle i dostateczne. Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wynikać wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów i informacji, chyba że zachodzi wina ze strony przewoźnika. Norma ta znajduje zastosowanie w sprawie z racji brzmienia art. 1 ust. 1 Konwencji CMR, w myśl którego Konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się. W niniejszej sprawie z uwagi na transgraniczny charakter, jego miejsce początkowe i docelowe oraz użyty środek transportu, umowę między stronami oceniać więc należy na podstawie regulacji konwencyjnej.

Z kolei powództwo opiera się o twierdzenie, że powód jako przewoźnik poniósł szkodę w wyniku niepełności dokumentacji przekazanej przez pozwanego w celu wwiezienia towaru objętego umową przewozu na obszar Wielkiej Brytanii. Przewóz transgraniczny wiąże się immantnei z koniecznością uwzględnienia różnych krajowych reżimów prawnych jeśli chodzi o legalne przekraczanie granic. Z treści art. 11 Konwencji wynika, że ekonomiczne ryzyko naruszenia tych przepisów w ramach stosunku prawnego między przewoźnikiem i nadawcą obciąża nadawcę. Nadawca jest odpowiedzialny za znajomość i zachowanie

W świetle normy art. 11 Konwencji CMR Sąd Okręgowy poczynił zatem słuszną wstępną uwagę, że powinność formalnego przygotowania dokumentów i odpowiedniego poinformowania (poinstruowania) przewoźnika co do formalnych wymogów przewozu transgranicznego i wydania towaru, związanych z prawną specyfiką towaru (w tym zwłaszcza umożliwienia zgodnego z prawem przewiezienia towaru przez granicę - na obszar jurysdykcji skarbowej kraju importu) spoczywa na nadawcy. Oznacza to w szczególności, że ten podmiot ma obowiązek przekazania przewoźnikowi dokumentów potrzebnych (do zgodnego z wymaganiami fiskalnymi i administracyjnymi państw przez które odbywa się przewóz) przemieszczenia towaru. Nadawca więc jest zobowiązany do przedstawienia wyczerpującej informacji a także (jeśli to konieczne) wręczenia przewoźnikowi kompletu dokumentacji wykazującej wykonanie (lub umożliwiającej przewoźnikowi wykonanie) powinności (zwłaszcza administracyjno- i fiskalnopravných) związanych z przekraczaniem granic przez nadaną przesyłkę. Niewykonanie tych powinności sankcjonowane jest odpowiedzialnością odszkodowawczą względem przewoźnika.

Rygoryzm konwencyjny jest w tym zakresie charakterystyczny dla stosunków wynikających z przewozu. Świadczy o tym choćby treść art. 72 Prawa przewozowego, który stanowi, że nadawca ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą m.in. z podania w liście przewozowym lub w innej formie wskazań i oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością i nieścisłych, niedostatecznych lub wpisanych w niewłaściwym miejscu, a także za brak, niekompletność lub nieprawidłowość dokumentów wymaganych w przepisach szczególnych. Dalej przewidziano, że nadawca przesyłki w transporcie drogowym rzeczy odpowiada za wszelkie koszty, jakie mógłby ponieść przewoźnik na skutek nieścisłości lub niedostateczności tych danych. W nauce prawa wielokrotnie wskazywano na surowość odpowiedzialności nadawcy z tego tytułu. Poglądy te pozostają adekwatne także w odniesieniu do regulacji art. 11 Konwencji CMR (z uwzględnieniem okoliczności przewidzianej tam a nieprzewidywanej przez prawo przewozowe okoliczności egzoneracyjnej)

W tym świetle wziąć należy też pod uwagę (co prawidłowo dostrzegł Sąd orzekający w pierwszej instancji), że przewoźnik nie ma obowiązku sprawdzenia, czy przekazane mu informacje lub dokumenty są ściśle bądź dostateczne. Odpowiedzialność nadawcy oparta jest o zasadę ryzyka (zatem niezależna jest od winy nadawcy). Jedyną przewidzianą przez art. 11 przesłanką egzoneracyjną jest wykazanie, że przewoźnik ponosi winę za szkodę.

Co do zasady jurydycznie trafna jest (lecz nierozwinięta przez Sąd Okręgowy) teza, że przepis art. 11 ust. 2 Konwencji CMR nie zdejmuje z przewoźnika ryzyka ponoszenia konsekwencji, jakie przepisy obcego prawa celnego (podatkowego) przewidują w sytuacji przedstawienia niewłaściwych dokumentów lub niedopełnienia określonych obowiązków. Wniosek ten odnieść jednak należy wyłącznie do ewentualnej odpowiedzialności przewoźnika ponoszonej bezpośrednio przed podmiotami trzecimi, w szczególności organami celnymi.

Skoro bowiem przepisy art. 11 Konwencji CMR regulują (podobnie jak cała konwencja) jedynie prawa i obowiązki stron umowy przewozu, to oczywistym jest, iż nie mogą dotyczyć obowiązków, jakie ciążyą na uczestnikach procesu transportowego wynikających z prawa celnego. Z tego też względu co do zasady podzielić należało zapatrywanie, iż przewoźnik, w związku z niedochowaniem określonych formalności celnych przez nadawcę, ponosi odpowiedzialność według prawa publicznego zgodne z przepisami regulującymi zakazy i nakazy przed osobami trzecimi bądź instytucjami celnymi. Nie zwalnia to jednak nadawcy od obowiązku naprawienia szkody w majątku przewoźnika, w sytuacji gdy odpowiedzialność przewoźnika wynika z niewywiązania się przez nadawcę z powinności określonych w art. 11 Konwencji CMR.

W świetle dotychczas zgromadzonego materiału procesowego za uzasadnioną należy wstępnie uznać tezę powódki, że zatrzymanie przez władze Wielkiej Brytanii pojazdu powódki nastąpiło w ramach kontroli wwożonych ładunków i ściśle związane było z zakwestionowaniem przez brytyjski urząd rzetelności dokumentacji mającej stanowić podstawę wprowadzenia towarów a obszar jurysdykcji brytyjskiej.

Nie jest kwestionowane też to, że decyzja o zatrzymaniu pojazdu miała być wynikiem zastosowania środka prawnego sankcjonującego zgodnie prawem brytyjskim udział przewoźnika w procederze naruszającym przepisy dotyczące wprowadzania na rynek brytyjski towarów tytoniowych z pominięciem obowiązku zapłaty akcyzy. Zatrzymanie pozostaje zatem w ścisłym związku z przewozem towaru nadanego przez pozwaną. Skoro tak to w świetle art. 11 zbadać należy, czy istnieje podstawa do tego, by przypisać pozwanemu odpowiedzialność za szkodę wywołaną zatrzymaniem pojazdu przez władze brytyjskie w szczególności za konieczność poniesienia kosztów zorganizowania transportu zastępczego i szkodę związaną z powstaniem zobowiązań wobec innych odbiorców z uwag i na nieterminowe dostarczenie towarów do tych podmiotów.

Analizując linię obrony pozwanego zwrócić należy uwagę przede wszystkim na to, że to pozwany podnosił twierdzenia co do tego, iż zatrzymanie pojazdu było nielegalne (władze brytyjskie działały bezprawnie, gdyż towar nie był objęty obowiązkiem celnym lub akcyzowym). Pozwany wywodzi stąd, że nie miał obowiązku dołączenia do listu przewozowego żadnych dodatkowych dokumentów lub udzielenia przewoźnikowi dodatkowych informacji w związku z wymaganiami prawnymi obowiązującymi na terenie Wielkiej Brytanii.

Zarazem jednak zgodnie z art. 1138 zdanie pierwsze k.p.c. Zagraniczne dokumenty urzędowe mają moc dowodową na równi z polskimi dokumentami urzędowymi. Oznacza to, że korzystają w procesie z domniemań prawnych, o których mowa w art. 252 w zw. z art. 244 k.p.c.

W świetle przedstawionej wyżej kwalifikacji materialnoprawnej zgłoszonego roszczenia oraz faktów wykazanych przez powoda (w tym faktu wydania przez władze brytyjskie decyzji o zatrzymaniu pojazdu w związku z procedurą dotyczącą podejrzenia wprowadzenia na obszar tego państwa towarów nadanych przez pozwanego w sposób zmierzający do ominięcia obowiązków publicznoprawnych) stwierdzić więc należy, że ciężar dowodu okoliczności zwalniających nadawcę od odpowiedzialności (w tym ciężar dowodu faktów świadczących o braku podstaw do zatrzymania pojazdu w związku z przewozem towaru nadanego przez pozwanego) spoczywał na pozwanym.

W tym kontekście prawnym odnieść należy się do zarzutów apelacji.

Po pierwsze zasadnie skarżący wskazuje, że Sąd w istocie nie dokonał rekonstrukcji stanu prawnego, jaki obowiązywał w Wielkiej Brytanii w chwili dokonywania przewozu. Zatem nie wyjaśniono, czy przewożony towar (tytoń w postaci niepociętych liści) ze względu na swoje cechy i ograniczenia związane z wprowadzeniem na rynek produkowanych z niego produktów tytoniowych wymagał dodatkowych czynności w związku z wprowadzeniem na obszar Wielkiej Brytanii (np. dokonania zgłoszenia wwozu towaru, odpowiedniego udokumentowania danych odbiorcy, czy wreszcie dopełnienia przez odbiorcę odpowiednich wymogów administracyjnych – np. urzędowej rejestracji, posiadania odpowiedniej koncesji itp.). W istocie ze szczytkowych ustaleń Sądu nie wynika, jaka była podstawa (przyczyna) prawna zatrzymania towaru (jakie okoliczności uzasadniały podejrzenie służb brytyjskich motywujące wszczęcie procedury).

Wywody Sądu Okręgowego ograniczają się w tym zakresie do akceptacji stanowiska pozwanego opartego jednak nie tyle na odwołaniu się do norm prawa obowiązującego co do wcześniejszej wiedzy i praktyki pozwanego i jego klienta obracającego tytoniem w handlu zagranicznym (sprowadzającej się do posiadania informacji o braku obowiązku zapłaty akcyzy od towaru w postaci liści tytoniu), czy też do rekomendacji organów władz skarbowych Wielkiej Brytanii, dotyczących prac nad ujednoczeniem zasad wprowadzania tytoniu na obszar jurysdykcji celnej.

Obowiązek ustalenia i zastosowania właściwego prawa materialnego spoczywa na sędzi (w myśl zasady *iura novit curia*). Dotyczy to także prawa obcego w zakresie niezbędnym dla oceny żądań pozwu lub przyjętej linii obrony.

W obecnym stanie prawnym, podstawą prawną dla czynienia sądowych ustaleń co do treści praw obcego jest obecnie przepis art. 51a ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. - Prawo o ustroju sądów powszechnych (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 2062 z późn. zm.). Zgodnie z tą normą obowiązująca od dnia 12 sierpnia 2017 (wprowadzoną mocą ustawy z dnia 2 lipca 2017 r. o zmianie ustawy - Prawo o ustroju sądów powszechnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1452) sąd z urzędu ustala i stosuje właściwe prawo obce. Sąd może zwrócić się do Ministra Sprawiedliwości o udzielenie tekstu tego prawa oraz wyjaśnienie obcej praktyki sądowej. Według §2 sąd może zwrócić się do Ministra Sprawiedliwości również o udzielenie informacji co do istnienia wzajemności w stosunkach z państwem obcym. Z kolei art. 51 a §3 stanowi, że celem ustalenia treści prawa obcego lub obcej praktyki sądowej albo istnienia wzajemności sąd może zastosować także inne środki, w tym zasięgnąć opinii biegłych. Norma ta zastąpiła w systemie prawnym art. 1143 k.p.c., który z dniem 12 sierpnia 2017 r. został uchylony na mocy art. 2 powołanej wyżej ustawy z dnia 2 lipca 2017 r.

W nauce i judykaturze pod rządem (analogicznego z art. 51a USP w swojej treści normatywnej) art. 1147 k.c. zauważano, że prawo obce może być przedmiotem dowodu, przy czym ze względu na opisany wyżej dowodzenie prawa nie stanowi ciężaru (obowiązku procesowego) stron. Sąd powinien więc poczynić ustalenia co do brzmienia obcego prawa w tym także co do jego źródeł w zakresie istotnym dla rozstrzygnięcia niezależnie od stanowisk stron. Zarazem prawo obce powinno być stosowane **w taki sam sposób** jak w państwie obcym, tj. jakby zrobił to **sąd obcy** (por. np. postanowienie SN z 5.10.2012 r., IV CSK 68/12, wyrok SN z 23.5.2013 r., II CSK 250/12, OSNC 2014, Nr 1, poz. 8). W nauce zwraca się uwagę na to, że konieczne jest przestrzeganie wszelkich zasad stosowania prawa obowiązujących w obcym systemie prawnym. Dotyczy to np. sposobów usuwania sprzeczności norm, sposobów usuwania luk w prawie (stosowania analogii) itp. (por. np. Andrzej Marciniak (red.) Kodeks postępowania cywilnego. Tom V. Komentarz. Art. 1096–1217, Warszawa 2020 komentarz do art. 1143 k.p.c.)

Przedstawiając wzorzec ustalania brzmienia prawa obcego przyjmuje się, że w pierwszej kolejności konieczne jest **dotarcie do źródeł** prawa obcego. Najczęściej będą to publikatory (odpowiedniki polskich Dzienników Ustaw i Dzienników Urzędowych). Niezbędne może być następnie pozyskanie tekstów wykładni tego prawa (orzeczeń sądowych, komentarzy i innych opracowań). Następnie ustalić należy zakres (czasowy, miejscowy, podmiotowy i przedmiotowy) **obowiązywania** obcych uregulowań prawnych oraz sens prawny **konstrukcji** obcych systemów prawnych, poszczególnych instytucji i norm prawnych (pozyskać w niezbędnym zakresie wiedzę co do zasad wykładni i stosowania prawa obcego – por. A. Marciniak, *ibidem*).

Innymi słowy w świetle faktów przytaczanych przez strony dla poparcia swoich żądań lub zarzutów, sąd powinien rozważyć kwestię potrzeby ustalenia właściwego dla oceny tych faktów stanu prawnego a następnie przeprowadzić (także z urzędu) postępowanie zmierzające do pozyskania adekwatnej dla tego stanu wiedzy dotyczącej prawa obcego. Uzasadnienie orzeczenia powinno zaś odzwierciedlać przebieg procesu (wnioskowania) ustalającego treść prawa obcego – a zatem wskazywać na właściwe źródło prawa, odnosić się do kwestii walidacyjnych, a następnie przedstawiać proces rekonstrukcji normy prawnej przy wykorzystaniu wiedzy dotyczącej wykładni przepisu w obcej praktyce i nauce.

Jak wyjaśniono wyżej, Sąd nie jest związany kolejnością sposobów pozyskania wiedzy o prawie obcym wskazanych w art. 51a USP ani też wnioskami stron. Skoro sąd posiada obowiązek ustalenia obcego prawa ex officio to we sferze jego (dyskrecjonalnych) kompetencji pozostaje wybór środków pozwalających na zbadanie tej płaszczyzny rozstrzygnięcia sporu. Istotne jest uzyskanie adekwatnego dla płaszczyzny sporu zakresu wiedzy i poziomu pewności ustaleń co do treści obcego prawa oraz jego obowiązywania. Dla przykładu w poprzednim stanie prawnym przesądono w judykaturze, że art. 1143 k.p.c. nie nakładał na sąd obowiązku korzystania z opinii biegłego lub stanowiska Ministerstwa Sprawiedliwości w razie, gdy dla rozstrzygnięcia sprawy konieczna była znajomość prawa obcego. Przyjęto, że źródłem stwierdzenia treści prawa obcego mogły być także inne środki i wyjaśniono, że tylko w razie, gdy sąd korzystając z dostępnych mu środków we własnym zakresie nie jest w stanie ustalić treści prawa obcego, powinien skorzystać z opinii biegłego lub stanowiska Ministra Sprawiedliwości. Gdy sąd uzyskał informację o prawie obcym i o obcej praktyce sądowej od Ministra Sprawiedliwości, uznał, że jest to wystarczające dla rozstrzygnięcia sprawy, wtedy nie miał obowiązku uzyskiwania opinii biegłego. (por. np. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 stycznia 2018 r. II CSK 191/17).

Skoro zatem w niniejszej sprawie niezbędne było ustalenie podstaw prawnych działania organów brytyjskich, to niezbędnym stało się ustalenie przez Sąd na jakiej podstawie prawnej wydano decyzje o zatrzymaniu pojazdu i ładunku. Następnie konieczne było ustalenie treści tej normy (w tym także sposobu jej wykładni i stosowania w brytyjskim systemie prawnym, oraz czasowego zakresu jej obowiązywania. Dopiero poczynienie takich ustaleń pozwalałoby odnieść się do zarzutów pozwanego dotyczących nielegalności działań władz brytyjskich w stosunku do ładunku i pojazdu.

Sąd Okręgowy wprawdzie przyjął wskazana przez władze brytyjskie podstawa prawna zatrzymania (zajęcia) pojazdu powoda (art. 139 ustawy o opłacie celnej i podatku akcyzowym z 1979 roku (Custom and Excise Management Act 1979) i przytoczył jego treść, jednak nie poczynił żadnych ustaleń co do wykładni tego przepisu w praktyce prawnej Wielkiej Brytanii. Co najważniejsze jednak Sąd z jednej strony wziął pod uwagę to, że na podstawie powołanej przez siebie normy władze mogły w trakcie kontroli zająć każdy przedmiot który może podlegać przepadkowi z tytułu czynności celnych i akcyzowych na podstawie tej ustawy.

Zarazem jednak nie wskazał podstawy prawnej, która uzasadniała wszczęcie procedury (określała stan, który uzasadnia istnienie podejrzenia co do celu przewozu). Nie zrekonstruował zatem zwłaszcza Sąd Okręgowy regulacji dotyczących obowiązków przewoźnika w zakresie udokumentowania (notyfikacji) wobec władz brytyjskich przewozu liści tytoniowych.

Środek stosowany na podstawie 139 ustawy porównać bowiem można wstępnie (na podstawie danych dotychczas zgromadzonych w aktach sprawy) do środków służących zabezpieczeniu grożącej kary w prawie polskim. Ustalenie prawidłowości tej czynności powinno odnosić się zatem do przesłanek zajęcia (zatrzymania) przewożonego towaru. Sąd Okręgowy nie poczynił żadnych ustaleń (ani też nie przedstawił podstawy prawnej wynikającej z powołanej przez siebie ustawy z 1979 roku), które uzasadniały orzeczenie o przepadku zajętego w tym celu towaru i środka transportu na podstawie art. 139 cytowanej ustawy. W tym zakresie wywody Sądu ograniczono w istocie do przyjęcia że nieprzetworzony surowiec tytoniowy nie podlegał akcyzie. W oparciu zatem o tą jedynie konstatację Sąd Okręgowy zdaje się uznawać, iż działanie władz polegające na zajęciu pojazdu było bezprawne i nie pozostawało w związku z naruszającym art. 11 Konwencji CMR zaniechaniem pozwanego.

Sąd dostrzega więc zwłaszcza tego, że pojazd został zatrzymany w związku z podejrzeniem działania w celu uniknięcia obowiązku akcyzowego przez podmiot nadawcę lub odbiorcę przesyłki.

Ten fakt zaś wymusza zbadanie prawa obowiązującego w chwili przewozu jeśli chodzi o obowiązki osoby wprowadzającej tego rodzaju towar na brytyjski obszar celny. W istocie bowiem ta właśnie kwestia (legalność działania nadawcy względnie odbiorcy przesyłki) determinowała rozstrzygnięcie sprawy.

Status celny (podatkowy) nadanych przez pozwanego towarów (rygory prawne w działalności eksportowej dotyczącej produktów tytoniowych) wymagał zatem nie tylko przesądzenia tego, czy towar podlegał akcyzie w momencie przekraczania granicy. Ustalić należało treść przepisów regulujących wwoz takiego towaru. Już w świetle dotychczas zgromadzonego materiału procesowego bowiem istota problemu sprowadza się do tego, czy wobec treści dokumentów posiadanych przez przewoźnika istniały przesłanki do uznania przez organ celny, że nadawca (i przewoźnik) zaniechał ujawnienia rodzaju wwożonego towaru aby następnie (po jego przetworzeniu już w Wielkiej Brytanii na produkty podlegające akcyzie) umożliwić uniknięcie tego podatku.

W tym kontekście należy zwrócić uwagę na to, że Sąd w oparciu o dokumenty przedłożone przez pozwanego argumentuje, iż w momencie wwozu towaru Wilka Brytania nie miała „wypracowanego systemu kontroli surowca” i dopiero od kwietnia 2017 wprowadzono obowiązek uzyskania zatwierdzenia służb celnych (sugerując w ten sposób jak się wydaje, brak podstawy prawnej do zajęcia pojazdu). Ustalenia swoje opiera sąd o treść raportu z konsultacji „Control of Raw Tobacco”. Akt ten (jak wynika z jego treści) jednak nie ma znaczenia prawnego (jest podsumowaniem konsultacji społecznych - a zatem może mieć jedynie znaczenie wskazujące na problem z interpretacją prawa i istnienie rozbieżnej praktyki organów celnych). Zarazem (co Sąd pomija) już z treści tego raportu wynika, że jego sporządzenie wynikało stąd, iż ówczesne ustawodawstwo brytyjskie zezwalało zarówno HMRC (służbie celnej) jak i Straży Granicznej na przejęcie surowca tytoniowego jeśli istniały dowody na zamiar nieuczciwego unikania cła w momencie zajęcia. Z treści pisma wynika też, że po wprowadzeniu na teren Zjednoczonego Królestwa surowiec tytoniowy nie podlegał dalszej kontroli i stąd dostrzegana była łatwość „przekierowania go” do nielegalnej produkcji wyrobów tytoniowych i unikania należności celnych. Zarazem raport był wynikiem stwierdzenia rosnącej skali takiego procederu (tezy 1.3 - 1.5. raportu - tłumaczenie - k. 637 akt).

Treść tego dokumentu (nie mającego znaczenia aktu normatywnego) rysuje już kontekst, w jakim dochodziło do zatrzymania pojazdu (oparte o prawo wzmiankowane przez raport działania władz celnych w zmierzające do wyeliminowania procederu) .

W tym kontekście zwrócić bowiem należy uwagę na zeznania świadka kierującego pojazdem powoda, który twierdził, że pojazd w momencie przekraczania granicy został wyrywkowo skontrolowany przy użyciu skanera zawartości przesyłek). Na tej podstawie wobec treści listu przewozowego z którego nie wynikało, jaki towar jest przewożony, zarzucono kierowcy próbę wwiezienia towaru z zamiarem uniknięcia obowiązków podatkowych. Potwierdzają to relacje dalszych świadków z których wynika, że powódce zarządzano udział w „próbie przemytu”.

W świetle treści raportu, dokumentów obrazujących odpowiedzi władz brytyjskich oraz zeznań świadków wnioskować więc można, że działanie władz celnych w odniesieniu do przesyłki przewożonej przez powódkę było motywowane właśnie podejrzeniem wwozu towaru z zamiarem dalszego nieuczciwego unikania podatków związanych z wprowadzaniem do obrotu wyrobów tytoniowych. W tym kontekście zaś co najmniej jako nadmierne uproszczenie musi się jawić porzucenie przez Sąd Okręgowy na stwierdzeniu o braku obowiązku zapłaty akcyzy (nota bene odwołującym się jedynie do jednego przepisu określającego obowiązek akcyzy i nieopartym szerszą analizą regulacji prawnej ze stwierdzeniem stanu prawnego obowiązującego w Wielkiej Brytanii w chwili dokonywania przewozu).

Innymi słowy ocena prawna zarzutów pozwanego w niniejszej sprawie wymaga ustalenia treści przepisów regulujących podstawy do kontroli wwożonych na obszar Wielkiej Brytanii towarów, w tym ustalenia czy istniała regulacja prawna pozwalająca na zatrzymanie towaru i używanego do jego wwiezienia środka transportu w przypadku podejrzenia przewozu z zamiarem nieuczciwego i unikania zapłaty należności publicznoprawnych w związku z

późniejszym (po użyciu towaru do produkcji) wprowadzeniem do obrotu nielegalnych wyrobów tytoniowych. Istotne jest zatem w pierwszej kolejności ustalenie treści (w niezbędnym dla oceny prawnej sporu zakresie) obowiązującego w chwili przewozu aktu normatywnego określonego jako ustawa o opłacie celnej i podatku akcyzowym z 1979 r. Chodzi tu jednak nie tylko o fragment obejmujący art. 139 tej ustawy (znajdujący się w aktach sprawy – k. 178 -179 z tłumaczeniem – k. 308, który dotyczy zatrzymania przedmiotów podlegających przepadkowi) lecz o przepisy regulujące przepadek rzeczy (uzasadniających przyjęcie, że pojazd którym był wykonywany przewóz mógł w wyniku postępowania skarbowego prowadzonego przez organy brytyjskie ulec przepadkowi (co uzasadniałoby jego zatrzymanie pojazdu i przewożonego towaru na podstawie art. 139 tej ustawy). Istotne jest więc ustalenie, czy istniała normatywna podstawa do działania władz celnych Wielkiej Brytanii i czy podjęcie takiego postępowania było spowodowane niedostatecznością danych przedstawionych przez przewoźnika w momencie prowadzenia towaru na terytorium brytyjskie. Ustalić należy przy tym stan prawny obowiązujący w chwili przewozu.

Odnosząc się do brytyjskiego wyroku sądowego przedstawionego przez pozwaną dla uzasadnienia tezy o braku obowiązku uiszczenia akcyzy, zwrócić należy uwagę na to, że strona przedstawia orzeczenie wydane na trzy lata przed przewozem. Dla uznania, że orzeczenie to jest miarodajne dla oceny niniejszej sprawy konieczne jest przesądzenie, czy stan prawny nie uległ zmianie w chwili przewozu. Ponadto niezbędne jest określenie relewantności tego orzeczenia w niniejszej sprawie po ustaleniu stanu prawnego dotyczącego kwestii opisanych wyżej. Orzeczenie to dotyczy bowiem obowiązku akcyzowego. Nie wynika z niego, by dotyczyło czynności związanych z podejrzeniem wwozu tytoniu na teren Zjednoczonego Królestwa w celu wprowadzenia po jego przetworzeniu na rynek produktów z uniknięciem obowiązku podatkowego.

Nie można podzielić argumentacji Sądu Okręgowego mającej przesądzać brak podstaw do uwzględnienia powództwa opartej o tezę, że jedyną dopuszczalną formą kontroli legalności działania administracji brytyjskiej była skarga na zatrzymanie pojazdu, kierowana do właściwego sądu brytyjskiego. Wniosek taki Sąd Okręgowy wyprowadza z treści pouczenia w decyzji z dnia 10 stycznia 2017. Po pierwsze bowiem nie wskazuje Sąd podstawy prawnej stanowiska, że w procesie cywilnym między stronami umowy przewozu jedynie decyzja sądu brytyjskiego mogła świadczyć o nielegalności zatrzymania pojazdu. Decyzja taka byłaby zapewne niezbędna dla zwolnienia pojazdu przy odmownym stanowisku władz celnych. Mogłaby też stanowić niezbędne rozstrzygnięcie prejudycjalne w przypadku dochodzenia roszczeń odszkodowawczych przeciwko władzom brytyjskim. Jednak nie wskazuje Sąd Okręgowy żadnego przepisu, z którego wynikałoby, że w postępowaniu odszkodowawczym opartym o normę art. 11 Konwencji CMR nadawca (niebędący stroną postępowania przed organem brytyjskim dotyczącego zatrzymania pojazdu) nie ma możliwości dowodzenia, że działania władz obcego państwa były nielegalne jedynie z tej przyczyny, że przewoźnik zaniechał wniesienia odpowiedniej skargi.

W tym świetle ponownie zwrócić należy ponownie uwagę na to, że wykazanie, iż władze brytyjskie działały bezprawnie zatrzymując pojazd (a zatem, że wbrew stawisku tych władz nadawca dopełnił obowiązków dokumentacyjnych i informacyjnych o których mowa w art. 11 Konwencji CMR) stanowić miało w niniejszej sprawie uzasadnienie zarzutu strony pozwanej. Zatem to pozwana spółka powinna była wykazać brak podstaw do zatrzymania pojazdu. W tym świetle nie może ująć z pola widzenia Sadu Okręgowego to, że z materiału procesowego wynika, iż pozwana (a także odbiorca przesyłki) w analogicznej sytuacji, dotyczącej możliwości zaskarżenia zatrzymania towaru, nie zdecydowała się wnieść analogicznej skargi do sądu brytyjskiego (uznając, że koszty tego postępowania byłyby nieadekwatne do wartości towaru). Przyjmując logikę wynikającą z uzasadnienia zaskarżonego wyroku należałoby zatem przyjąć, że zatrzymanie towaru przez urząd brytyjski było legalne a jeśli tak – to oznacza to, że nadawca nie dopełnił formalności związanych z legalnym wprowadzeniem towaru na obszar Zjednoczonego Królestwa.

W rezultacie wobec niezaskarżenia żadnej z tych decyzji przez właściwe podmioty można formułować domniemanie legalności działania władz Wielkiej Brytanii (art. 1138 k.p.c w zw. z art. 244 k.p.c.). Nie ma jednak żadnej podstawy w świetle prawa polskiego procesowego, by twierdzić, że domniemanie to jest niewzruszalne w procesie między przewoźnikiem i nadawcą przesyłki.

W swojej argumentacji Sąd Okręgowy dostrzega natomiast stanowisko władz brytyjskich będące odpowiedzią na (oparte o przytoczony w niniejszej sprawie wyrok z 2013 roku), twierdzenie, że nieopięte liście tytoniu nie są objęte obowiązkiem akcyzowym. Sąd wziął pod uwagę to, że organ brytyjski powołując się na inne rozstrzygnięcia sądowe uzasadniał swoje uprawnienie do zatrzymania pojazdu. Z tego wysnuł jednak wniosek o rozbieżnej praktyce organów brytyjskich w tego rodzaju kwestiach. Wyprowadzając taki wniosek należało więc dokonać oceny, czy norma prawa brytyjskiego uzasadniała w konkretnym przypadku objętym sporem w niniejszej sprawie zastosowanie art. 139 cytowanej wyżej brytyjskiej ustawy z 1979 roku.

Zatem bez dokładnego odniesienia się do przepisów prawa brytyjskiego nie można ustalić, jakie kryteria (przesłanki prawne) decydowały o legalnym wwozie nieprzetworzonego tytoniu na teren Zjednoczonego Królestwa, jakie zaś okoliczności uzasadniały w świetle prawa podejmowanie czynności zmierzających do ustalenia, czy dochodzi do proceduru opisanego wyżej a zmierzającego w swoim efekcie do ominięcia obowiązków podatkowych przy wprowadzeniu wyrobów tytoniowych na rynek.

Dopiero więc po ustaleniu właściwego stanu prawnego i przesądzeniu jakie przesłanki prawne skutkowały stosowaniem w sprawie art. 139 ustawy z 1979 roku możliwe będzie dokonanie oceny, czy zastosowania tego środka można było uniknąć przez dopełnienie wymaganych przez władze brytyjskie obowiązków dokumentacyjnych lub informacyjnych (np. zgłoszenie przed przekroczeniem granicy rodzaju przewożonego towaru, czy też posiadanie dokumentów obrazujących obrót tym towarem). Istotne jest zatem ustalenie adekwatnego zakresu regulacji przy uwzględnieniu wykładni tych przepisów i praktyki ich stosowania w okresie objętym sporem.

Po ustaleniu stanu prawnego możliwe będzie miarodajne odniesienie się do argumentów pozwanego, sprowadzających się do twierdzenia że do przewozu wystarczył list przewozowy, który został prawidłowo przez pozwanego wypełniony Sąd Okręgowy powinien ocenić więc w świetle prawa brytyjskiego też to, czy list przewozowy obciążony był brakiem wskazania transportowanego towaru (brak jest jakiegokolwiek adnotacji o przewozie tytoniu).

W rezultacie za uzasadnioną należało uznać tą część zarzutów apelacyjnych która zarzuca naruszenie przepisu art. 51a USP wskutek zaniechania ustalenia prawa obcego. Zaznaczyć jednak należy, że chodzi nie tyle o zaniechanie zwrócenia się do Ministerstwa Sprawiedliwości o przesłanie prawa obcego, co o zaniechanie ustalenia (przy uwzględnieniu opisanego wyżej wzorca), stanu prawnego obowiązującego w chwili przewozu, w tym treści przepisów i konkretyzacji ich znaczenia prawnego jakie nadawała im wykładania dokonywana w toku działalności organów brytyjską. Wykonanie tego obowiązku może nastąpić (jak wyjaśniono wyżej) nie tylko drodze uzyskania obcego prawa za pośrednictwem Ministerstwa, lecz np. przez dotarcie do właściwych urzędowych zbiorów prawnych (w tym pozyskanie danych za pośrednictwem oficjalnych portali internetowych) i literatury przedmiotu, rozważenie możliwości wykorzystania instrumentów prawa międzynarodowego (np. Konwencji europejskiej o informacji o prawie obcym z dnia 7 czerwca 1968 r. (Dz.U. 1994 Nr 64, poz. 272), czy wreszcie uzyskanie opinii biegłego.

Z tym wiąże się zarzut wadliwego pominięcia wniosku dowodowego zmierzającego do uzyskania dokumentów z postępowania prowadzonego przez brytyjską służbę graniczną (Border Force). Ocena tego zarzutu jest jednak o tyle przedwczesna, że dopiero po ustaleniu zakresu kompetencji władz brytyjskich oraz wymagań prawnych wobec osób wprowadzających na teren Zjednoczonego Królestwa towary tytoniowe (w różnej postaci i stopniu przetworzenia) powstać może konieczność dodatkowego poczynienia ustaleń co do podstaw faktycznych poszczególnych czynności w postępowaniu. Sąd wówczas powinien ponownie ocenić zasadność pominięcia wniosków stron. Innymi słowy przed ustaleniem prawa, które służyć ma ocenie genezy i przyczyn prawnych zatrzymania pojazdu, przedwczesną była dokonana przez Sąd Okręgowy ocena wniosku dowodowego obu stron jako zbędnego. Po ustaleniu prawa Sąd ponownie powinien więc przeanalizować dokumenty dotyczące złożone przez strony a w przypadku wątpliwości powinien ponownie rozważyć wnioski o poszerzenie materiału procesowego o dokumenty z postępowania przed organami brytyjskimi.

Wobec przedstawionych uwag przedwczesna byłaby też ocena zarzutu naruszenia art. 233 §1 k.p.c. w zw. art. 244 k.p.c. i 1138 k.p.c. oraz art. 11 Konwencji CMR. Dopiero bowiem ustalenie jakie normy były stosowane przez władze brytyjskie

i jakie były w ich świetle obowiązki osoby wwożącej liście tytoniowe, pozwoli na dokonanie (w tym kontekście oceny materiału dowodowego i poczynienie ustaleń faktycznych adekwatnych do zastosowania normy art. 11 Konwencji CMR. Takie zaś ustalenia jako istotne dla rozstrzygnięcia sporu odpowiadać muszą wzorcom z art. 233 §1 k.p.c. i mogą być przedmiotem oceny sądu odwoławczego.

Poczynienie adekwatnych dla istoty sporu ustaleń zaś otwierać będzie możliwość zastosowania w sprawie normy art. 11 Konwencji CMR.

Innymi słowy niezbędne dla poczynienia właściwych (niezbędnych z perspektywy niewadliwie dokonanej przez Sąd Okręgowy kwalifikacji roszczenia procesowego) ustaleń faktycznych musi poprzedzać rekonstrukcja prawa właściwego dla oceny publicznoprawnych obowiązków niezbędnych dla zgodnego z prawem brytyjskim wprowadzenia na obszar Zjednoczonego Królestwa towaru w postaci nieprzetworzonych liści tytoniowych. Ustalenie wymogów stawianych przez prawo brytyjskie w tym zakresie pozwoli dopiero na ocenę, czy pozwany prawidłowo wykonał obowiązki dokumentacyjne i informacyjne o których mowa w art. 11 Konwencji a zarazem da podstawę do oceny zarzutu nielegalności działania urzędu względem przewoźnika.

Wobec przesądzenia zasadności zarzutu naruszenia art. 51a USP odnieść się należy do wywodzonego z art. 386 §4 k.p.c. żądania uchylenia zaskarżonego wyroku. Skarżący stawia tezę, że wskutek naruszenia art wymienionych w petitum apelacji norm prawnych doszło do nierozpoznania istoty sprawy.

Zgodnie z tym przepisem 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.

Wobec stwierdzonych wadliwości zaskarżonego orzeczenia obowiązkiem Sądu odwoławczego jako merytorycznie rozpoznającego sprawę, stało się rozstrzygnięcie co do przeprowadzenia postępowania dowodowego lub wydania orzeczenia na podstawie art. 386 §4 k.p.c.

W systemie apelacji pełnej w świetle art. 386 §4 k.p.c. (w przypadku dostrzeżenia w ramach kontroli instancyjnej wadliwego pominięcia wniosków dowodowych lub zaniechania poczynienia ustaleń istotnych dla rozstrzygnięcia) jako zasadę przyjąć należy kontynuowanie postępowania dowodowego w toku rozpoznania apelacji. Norma art. 386 §4 k.p.c. przewidująca kompetencję sądu drugiej instancji do wydania orzeczenia kasatoryjnego w razie nierozpoznania przez sąd pierwszej instancji istoty sprawy albo gdy wydanie wyroku wymaga przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości musi być więc interpretowana jako wyjątek.

Wskazuje się w orzecznictwie i judykaturze, że także w sytuacjach opisanych w tym przepisie Sąd odwoławczy zachowuje kompetencję do kontynuowania postępowania i wydania orzeczenia co do istoty sprawy (w tym także ewentualnego orzeczenia reformatoryjnego).

Granicy dla tej kompetencji upatruje się we względach wynikających z obowiązku zachowania praw gwarancyjnych stron procesu związanych z konstytucyjną zasadą dwuinstancyjności. Zatem wydanie orzeczenia uchylającego zaskarżony wyrok uzasadnione będzie w sytuacji, gdy merytoryczne rozstrzygnięcie Sądu odwoławczego w okolicznościach sprawy powodowałoby w istocie pozbawienie stron prawa do poddania orzeczenia kontroli instancyjnej.

Jednocześnie interpretując przesłankę nierozpoznania istoty sprawy wskazuje się, że należy przez to rozumieć sytuację, w której Sąd i instancji ograniczając zakres badania sprawy w rezultacie nie odniósł się do kwestii tworzących materialnoprawną podstawę powództwa lub merytorycznych zarzutów pozwanego (por. postanowienie SN z 7 października 2015, I CZ 68/15 i tam cytowane wcześniejsze wypowiedzi judykatury) . Pojęcie „istoty sprawy” w rozumieniu omawianego przepisu odnosi się do materialnego aspektu sporu. „Rozpoznanie”, rozumiane jest jako rozważenie oraz ocena poddanych przez strony pod osąd żądań i twierdzeń, a w konsekwencji - załatwienie sprawy w sposób merytoryczny lub formalny, w zależności od okoliczności i procesowych uwarunkowań konkretnej sprawy.

Innymi słowy, rozpoznanie istoty sprawy oznacza zbadanie materialnej podstawy żądania pozwu oraz merytorycznych zarzutów strony przeciwnej.

Do nierozpoznania istoty sprawy w rozumieniu art. 386 § 4 k.p.c. dochodzi zatem wówczas, gdy sąd rozstrzygnął nie o tym, co było przedmiotem sprawy, zaniechał zbadania materialnej podstawy żądania, pominął całkowicie merytoryczne zarzuty zgłoszone przez stronę, rozstrzygnął o żądaniu strony na innej podstawie faktycznej i prawnej niż zgłoszona w pozwie, nie rozważył wszystkich zarzutów pozwanego dotyczących kwestii faktycznych, czy prawnych rzutujących na zasadność roszczenia będącego przedmiotem sprawy (por. np. postanowienie SN z dnia 26 listopada 2012 r., III SZ 3/12, Lex nr 1232797).

Reasumując - nierozpoznanie istoty sprawy polega na zaniechaniu zbadania przez sąd materialnej podstawy żądania pozwu, tj. niewyjaśnienie i pozostawienie poza oceną okoliczności faktycznych, stanowiących przesłanki zastosowania normy prawa materialnego, będącej podstawą roszczenia wskutek błędnego uznania braku ich znaczenia prawnego. (por. postanowienie SN z dnia 11 marca 2015 r., III PZ 1/15, LEX nr 1665593).

W realiach niniejszego sporu taka sytuacja zachodzi, skoro Sąd orzekł negatywnie o żądaniach pozwu poprzestając na stwierdzeniu, że w przypadku towaru wwożonego przez powoda nie powstawał obowiązek akcyzowy, zaś powód „utracił możliwość kwestionowania zajęcia pojazdu” wskutek zaniechania wniesienia skargi do sądu brytyjskiego .

Jak wyjaśniono wyżej – z dotychczas zgromadzonego materiału dowodowego wynika, że zajęcie nie było spowodowane twierdzeniem organu, iż towar wwożony podlega akcyzie, lecz wynikało raczej z podejrzania, że przewóz bez poinformowania o rodzaju wwożonego towaru stanowił element procedury zmierzającego do wprowadzenia na teren Wielkiej Brytanii wyrobów tytoniowych z ominięciem obowiązku akcyzowego wyprodukowanych z towaru wwożonego przez powoda. Brak wyroku sądu angielskiego nie pozbawia zaś storn prawa dowodzenia w niniejszej sprawie wadliwości działania służb brytyjskich.

Zaniechanie rozpoznania istoty sprawy jest więc w niniejszej sprawie następstwem zaniechania ustalenia normatywnego wzorca zachowania wymaganego od osoby wwożącej towar na terytorium Wielkiej Brytanii przez tamtejsze prawo. To spowodowało, że Sąd w istocie nie odniósł się w swojej argumentacji do treści art. 11 Konwencji CMR i nie ustalił, czy nadawca przesyłki spełnił względem przewoźnika wymagane przez prawo brytyjskie obowiązki dokumentowe i informacyjne

Zarazem Sąd nie poczynił ustaleń faktycznych i nie odniósł się do stanowiska powoda w zakresie istotnym dla oceny roszczenia co do wysokości (w ogóle nie przystąpił do zbadania kwestii wysokości należnego wynagrodzenia i pominął wszelkie wnioski dowodowe w celu wykazania tejże wysokości).

Obecny stan sprawy wymaga więc dla uzyskania prawidłowego rozstrzygnięcia, nie tylko ponowienia oceny prawnej zgromadzonego materiału dowodowego, lecz także przeprowadzenia postępowania dowodowego zmierzającego do (w pierwszej kolejności) do uzyskania wiedzy o stanie prawnym niezbędnym dla oceny powództwa a następnie (w przypadku prejudycjalnego przesądzenia istnienia podstawy odpowiedzialności) także do zgromadzenia materiału pozwalającego na weryfikację twierdzeń i zarzutów co do wysokości szkody i istnienia normatywnego związku przyczynowego między stratami kwalifikowanymi przez powódkę jako szkoda a naruszającym art. 11 Konwencji CMR zachowaniem się pozwanej spółki.

Odnosząc te uwagi do wzorca oceny stanu sprawy w płaszczyźnie normy art. 386 §4 k.p.c. stwierdzić należy, że zaniechanie uchylecia wyroku powodowałoby konieczność przeprowadzenia postępowania co do istoty sporu w całości dopiero przez Sąd odwoławczy. Powodowałoby też, że ocena materiału procesowego w kontekście twierdzeń faktycznych i zarzutów przedstawionych przez obie strony i wreszcie ocena roszczeń w kontekście norm prawa materialnego następowałyby po raz pierwszy dopiero w postępowaniu apelacyjnym. Po raz pierwszy w tym postępowaniu dokonana zostałaby zwłaszcza (w przypadku uznania roszczenia za udowodnione co do zasady) ocena

(spornej w toku procesu) kwestii wysokości szkody ale także przesądzana byłaby zasada odpowiedzialności (oparta o zastosowanie prawa obcego).

Niewątpliwie więc strona przegrywająca proces pozbawiona zostałaby prawa więc do kontroli instancyjnej. Z uwagi na złożoność sytuacji faktycznej i prawnej, pozbawienie to mogłoby powodować zarzut naruszenia konstytucyjnych gwarancji do dwuinstancyjnego rozpoznania sprawy (art. 45 Konstytucji RP).

Z tych przyczyn Sąd odwoławczy uznał, że zachowanie prawidłowego toku rozpoznania niniejszej sprawy wymaga uchylecia zaskarżonego wyroku i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania o czym orzeczono stosując normę art. 386 §4 k.p.c.

Ponownie rozpoznając sprawę Sąd Okręgowy powinien więc w pierwszej kolejności poczynić (w niezbędnym dla rozstrzygnięcia sporu zakresie i przy uwzględnieniu do przedstawionych wyżej wzorców prawnych) ustalenia co do prawa obowiązującego w Wielkiej Brytanii w chwili dokonywania przewozu a następnie adekwatnie do relewantnego w niniejszej sprawie stanu prawnego dokonać ocen wniosków dowodowych stron i poczynić ustalenia faktyczne niezbędne dla oceny roszczenia w kontekście normy art. 11 Konwencji CMR.

Z przedstawionych przyczyn Sąd Apelacyjny, na podstawie art. 386 § 4 k.p.c., uchylił zaskarżony wyrok i sprawę przekazał Sądowi Okręgowemu w Szczecinie do ponownego rozpoznania, pozostawiając jednocześnie temu Sądowi, na podstawie art. 108 § 2 k.p.c., rozstrzygnięcie o kosztach instancji odwoławczej.

Agnieszka Sołtyka Krzysztof Górski Leon Miroszewski