

Sygn. akt I AGa 16/19

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 czerwca 2019 r.

Sąd Apelacyjny w Białymstoku I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący	:	SSA Bogusław Dobrowolski (spr.)
Sędziowie	:	SA Grażyna Wołosowicz SA Dariusz Małkiński
Protokolant	:	Sylwia Radek-Łuksza

po rozpoznaniu w dniu 18 czerwca 2019 r. w Białymstoku

na rozprawie

sprawy z powództwa **B. A. w B. w (...)**

przeciwko **W. S. i (...)**w **W.**

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Białymstoku

z dnia 4 grudnia 2018 r. sygn. akt VII GC 163/17

I. Zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że:

a) **zasądza na rzecz powoda B. A. w B. w Szwajcarii od pozwanego W. S. kwotę 122.865,98 (sto dwadzieścia dwa tysiące osiemset sześćdziesiąt pięć 98/100) euro z 5% od dnia 9 grudnia 2015 r. do dnia zapłaty oraz od pozwanego (...)**w **W. kwotę 122.602,61 (sto dwadzieścia dwa tysiące sześćset dwa 61/100) euro z 5% od dnia 27 lutego 2016 r. do dnia zapłaty – z zastrzeżeniem, że zapłata przez któregokolwiek z pozwanych zwalnia drugiego do wysokości spełnionego świadczenia;**

b) **oddala powództwo w pozostałej części;**

c) **zasądza od pozwanych na rzecz powoda kwotę 33.629,46 zł tytułem zwrotu kosztów procesu – z zastrzeżeniem, że zapłata przez któregokolwiek z pozwanych zwalnia drugiego do wysokości spełnionego świadczenia;**

II. Oddala apelację w pozostałej części;

III. Zasądza od pozwanych na rzecz powoda kwotę 34.059 zł tytułem zwrotu kosztów procesu w instancji odwoławczej - z zastrzeżeniem, że zapłata przez któregokolwiek z pozwanych zwalnia drugiego do wysokości spełnionego świadczenia.

(...)

UZASADNIENIE

Powód B. A. z siedzibą w B.(...)w pozwie skierowanym przeciwko W. S. oraz (...) w W. domagał się zasądzenia na swoją rzecz kwoty 122.865,98 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 17 kwietnia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. włącznie oraz maksymalnymi odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty wraz z kosztami procesu, z zastrzeżeniem, że zapłata przez któregokolwiek z pozwanych zwalnia drugiego do wysokości zaspokojenia.

Powód wskazał, że dochodzone roszczenie wynika z utraty części ładunku podczas transportu realizowanego przez pozwanego W. S.. Powód skompensował stratę w określonej pozwem wysokości i dochodzi roszczenia regresowego od pozwanych.

Pozwany W. S. wnosił o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie od powoda na jego rzecz kosztów procesu. Według tego pozwanego roszczenie powoda było nieuzasadnione. Podniósł także zarzut przedawnienia. Wskazał na istnienie w chwili deklarrowanego przez stronę powodową zdarzenia ważnej polisy ubezpieczeniowej. Pozwane (...) w W. wносиło o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie od powoda na jego rzecz kosztów procesu. Pozwany ten wskazał, że nie ponosi odpowiedzialności za zdarzenie, bowiem kierowca przewożący przedmiotowy towar, wbrew postanowieniom owu polisy ubezpieczeniowej, w czasie postoju nie zaparkował samochodu na strzeżonym parkingu lub chociażby w miejscu zapewniającym maksimum bezpieczeństwa. Z przeprowadzonych na zlecenie pozwanego oględzin miejsca postoju kierowcy wynikało, że nie było w okolicy miejsc wyznaczonych do parkowania. Było to pobocze drogi, wykorzystywane jedynie do czasowego postoju. Nie było ani dozorowane, ani oświetlone. Ustalono także, że w odległości około 15 km od miejsca zdarzenia, położony jest parking dla pojazdów ciężarowych. Zatem przewóz towaru nie odpowiadał warunkom spełniającym przesłanki do wypłaty odszkodowania.

Z ostrożności procesowej ubezpieczyciel podniósł, iż powód mógłby się ewentualnie domagać wypłaty odsetek od dnia 26 lutego 2016 r., bowiem obowiązujące w tym zakresie jest postanowienie § 13 ust. 12 owu.

Sąd Okręgowy w Białymstoku wyrokiem z dnia 4 grudnia 2018 r. oddalił powództwo i obciążył powoda kosztami procesu na rzecz pozwanych.

Z ustaleń tego Sądu wynikało, że w dniu 1 grudnia 2013 r. spółka (...) zawarła z inną spółką (...)SA umowę prowizji nr (...). Na mocy tej umowy A. A. (...) zobowiązała się ubezpieczyć towary według zaleceń C. P. w firmie ubezpieczeniowej B. / B., a także kontrolować procedurę sprawdzania roszczeń przez firmę ubezpieczeniową, jak również zapłatę odszkodowania. Spółka (...) zobowiązała się także do zapewnienia zabezpieczenia wspomnianego ładunku przed „wszelkim ryzykiem” – zgodnie z art. 2,4,7, Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Morskiego na Towary.

Powyższe spółki zawarły także umowę ogólną nr (...) na usługi spedycyjne w międzynarodowych przewozach intermodalnych.

W dniu 7 kwietnia 2015 r. spółka (...) w Z. zleciła pozwanemu W. S. wykonanie przewozu obuwia o wartości 400.000 euro na trasie W. – Federacja Rosyjska. Zgodnie ze zleceniem transportowym terminem załadunku były dni 9 – 10 kwietnia 2015 r., natomiast terminem rozładunku dzień 16 kwietnia 2015 r.

Spółka (...)SA w związku z transportem wystawiła na rzecz W. S. międzynarodowe samochodowe listy przewozowe CMR, z których wynikało, że przedmiotem transportu było 1.652 sztuk kartonów o wadze 12.760 kg.

Tytułem wykonania powyższej usługi (...) wystawił na rzecz spółki (...) w Z. fakturę VAT nr (...), opiewającą na kwotę 3.600 euro.

W dniu 16 kwietnia 2015 r. (...) sp. z o. o. powiadomiła pozwanego W. S. o otrzymaniu wiadomości od służb celnych o kradzieży ładunku (2/3 naczepy). Wezwała pozwanego do poniesienia za to odpowiedzialności. W tym samym dniu pozwany W. S. złożył oświadczenie o wykryciu na granicy G.- U. ubytku towaru. Wskazał, iż kradzieży dokonano na terenie Łotwy przed przejściem granicznym.

M. S. – kierowca samochodu ciężarowego - złożył oświadczenie, z którego wynikało, iż dnia 15 kwietnia 2015 r. samochód ciężarowy przyjechał na granicę G. – U.. W pojeździe były załadowane buty męskie i damskie. (...) w czasie dojazdu nigdzie się nie zatrzymywało na noc. Przed granicą należało zrobić pauzę. Odpoczynek trwał 8 godzin od godziny 20.00 do 6.00 rano. (...) stało na drodze naprzeciwko agencji (...), później skierowało się na przejście graniczne, gdzie przeszło pograniczną i celną kontrolę. Następnie auto przejechało na terytorium Rosji. W Rosji auto przeszło kontrolę rentgenowską, gdzie okazało się, iż brakuje części ładunku. W dniu 22 kwietnia 2015 r. M. S. złożył kolejne oświadczenie o tożsamej treści.

W dniu 5 maja 2015 r. spółka (...) poinformowała spółkę (...) o brakach w ładunku, przedstawiając szczegółowe zestawienie utraconego towaru.

Firma (...)przeprowadziła, na zlecenie spółki (...), badanie dotyczące ładunku transportowego, w celu potwierdzenia okoliczności, charakteru, przyczyny i zakresu straty. Ze sprawozdania wynikało, że brak części ładunku został spowodowany kradzieżą. Przecięte zostały plomby i linki plomb. Zakres straty obejmował 491 kartonów. W dniu 8 maja 2015 r. spółka (...) skierowała do pozwanego W. S. roszczenie o wypłatę odszkodowania za częściowy brak ładunku w ilości 491 pudeł na kwotę 122.865,98 euro.

Powód wypłacił na rzecz A. A. (...) kwotę 122.865,98 euro. W dniu 9 grudnia 2015 r.(...) działający na rzecz i w imieniu powoda, skierował do W. S. wezwanie do uiszczenia kwoty 122.865,98 euro. W odpowiedzi pozwany W. S. wskazał na zawartą polisę ubezpieczeniową i przekierował wierzyciela do kontaktu z ubezpieczycielem. (...) skierował w dniu 26 stycznia 2016 r. do (...)w W. odpowiedź otrzymaną od W. S. z prośbą o zajęcie stanowiska w sprawie. Pozwany W. S. posiadał polisę ubezpieczeniową nr (...) (międzynarodową) oraz o nr (...) (krajową) zawartą z (...) w W.. Przedmiotem polisy była odpowiedzialność ubezpieczającego, którą ponosił zgodnie z przepisami prawa przewozowego (przewozy krajowe)/Konwencji o Umowie Międzynarodowego P. (...) Towarów (Konwencją CMR – przewozy międzynarodowe) za szkody rzeczowe, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem, oraz szkody finansowe powstałe w wyniku opóźnienia w dostawie – w tym skutek nieterminowego podstawienia pojazdu pod załadunek. Ponadto zgodnie z postanowieniami polisy pozwany (...) S.A. objął ochroną ubezpieczeniową, odpowiedzialność ubezpieczającego za szkody powstałe w przesyłce podczas parkowania (postój, zatrzymania) środka transportu wraz z ładunkiem :

1)na parkingu strzeżonym/terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym,

2)na znajdujących się na trasie przewozu: a)parkingach dla samochodów ciężarowych położonych bezpośrednio przy autostradzie/drodze ekspresowej, b)przystosowanych dla samochodów ciężarowych parkingach przy motelu, hotelu,

c)całodobowej stacji benzynowej, 3)przy urzędzie celnym, przejściach granicznych, terminalach promowych, 4)w miejscach wskazanych przez policję/ inne upoważnione służby, 5)w wyznaczonych przez odbiorców i nadawców miejscach postojowych przeznaczonych dla samochodów ciężarowych. Pozwany zakład ubezpieczeń zlecił likwidatorowi szkody L. C. sporządzenie raportu z oględzin miejsca szkody. Z raportu wynikało, że w dniu 2 czerwca 2015 r. likwidator dokonał oględzin wskazanego miejsca parkowania zlokalizowanego w miejscowości G. przy trasie (...). Ustalono, iż w okolicy firmy (...) nie ma wyznaczonych miejsc parkingowych. Naprzeciw firmy (...) znajduje się szerokie pobocze drogi (...), wykorzystywane przez kierowców pojazdów ciężarowych do czasowego postoju. Miejsce nie było oświetlone, ani dozorowane. W promieniu około 50 km od wskazanego miejsca nie było parkingów

strzeżonych dla pojazdów ciężarowych. W odległości około 15 km, przy trasie E 262 w okolicy miejscowości K. zlokalizowany jest parking dla pojazdów ciężarowych znajdujący się przy motelu (...). Ponadto parking był od strony drogi dojazdowej otoczony płotem. Znajdujące się w promieniu 50 km stacje benzynowe nie zapewniały miejsc do parkowania samochodów ciężarowych.

Pozwany ubezpieczyciel, mając na uwadze ustalenia likwidatora, nie zgodził się na wypłatę odszkodowania.

Sąd Okręgowy ustalił także, że powód w dniu 15 kwietnia 2016 r. wniósł do Sądu Rejonowego w Sokółce wniosek o zawiadanie pozwanych do próby ugodowej. Przeprowadzone postępowanie nie doprowadziło do zawarcia ugody.

Sąd Okręgowy następnie odwołał się do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w G. 19 maja 1956 r. (Dz.U. 1962 Nr 49, poz. 238), która ma zastosowanie do stanu faktycznego niniejszej sprawy. Zgodnie z art. 17 Konwencji, przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

Sąd Okręgowy stwierdził, iż na przełomie 14 – 15 kwietnia 2015 r. w godzinach pomiędzy 20.00 a 6.00 rano, na granicy lotewsko – rosyjskiej (przejście graniczne G. – U.), przed przekroczeniem granicy, kierowca przedmiotowego samochodu ciężarowego odbył 9 – godzinną przerwę, podczas której spał. W tym czasie doszło do kradzieży 491 kartonów obuwia bezpośrednio z pojazdu, należącego do pozwanego W. S.. Żadna ze stron postępowania nie kwestionowała tych okoliczności. Wysokość wypłaconego odszkodowania została wykazana dokumentem potwierdzenia odebrania odszkodowania, z którego wynikało, iż spółka (...) otrzymała od powoda kwotę 122.865,98 euro. Jednocześnie wszelkie prawa i obowiązki poszkodowanego wynikające z przedmiotowego zdarzenia zostały scedowane na powoda. Pozwani nie kwestionowali wysokości szkody. Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, iż kluczową dla rozstrzygnięcia odpowiedzialności W. S. jest kwestia zasadności podniesionego zarzutu przedawnienia. Wskazał na art. 32 Konwencji (CMR), który stanowi, że roszczenia, które mogą wynikać z przewozów przedawniają się po upływie jednego roku. Jednak w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę, uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata. Przedawnienie biegnie w przypadkach częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy - począwszy od dnia wydania; w przypadkach całkowitego zaginięcia - począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy, albo, jeżeli termin nie był umówiony - począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika; we wszystkich innych przypadkach - począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu. Dnia, wskazanego wyżej, jako wyjściowy dla biegu przedawnienia, nie wlicza się do terminu przedawnienia.

Zastosowanie odpowiedniego terminu uzależnione jest od oceny czy przewoźnik dopuścił do zdarzenia szkodzącego ze złym zamiarem lub niedbalstwem, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę, uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. Ustalenie powyższego możliwe było dopiero po przeprowadzeniu postępowania dowodowego.

Sąd Okręgowy stwierdził, że dysponował dwoma oświadczeniami, które zostały sporządzone przez kierowcę przewozu. Z pism wynikało, iż dnia 15 kwietnia 2015 r. samochód przyjechał na granicę G. – U.. W pojeździe były załadowane buty męskie i damskie. (...) w czasie dojazdu nigdzie się nie zatrzymywało na noc. Przed granicą kierowca zrobił pauzę. Odpoczynek trwał 9 godzin od godziny 20.00 do 6.00 rano. (...) stało na drodze naprzeciwko agencji (...), później udało się na przejście graniczne, gdzie przeszło pograniczną i celną kontrolę. Następnie auto przejechało na terytorium Rosji. W Rosji auto przeszło kontrolę rentgenowską, gdzie okazało się, iż brakuje części ładunku. Kierowca – M. S.- został także przesłuchany jako świadek. Sąd Okręgowy w celu ustalenia wiarygodności oświadczeń kierowcy dopuścił dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu transportu drogowego oraz czasu pracy kierowcy M. Ł.. Przedmiotem opinii miało być ustalenie zgodności wydruków tachografu cyfrowego M. S. z dnia: 10, 11, 12, 13, 14 oraz 15 kwietnia 2015 r. z treścią jego oświadczeń. Biegły ostatecznie przyznał, iż oświadczenie pokrywa się z informacjami wynikającymi z tachografu. Co się zaś tyczy miejsca postoju, biegły wskazał, że brak jest

możliwości potwierdzenia na wydrukach treści oświadczenia. Na rozprawie biegły dodał, że zastanawiającym jest brak kilometrów na deklarowanych odcinkach. Taka rozbieżność może wynikać z manipulowania tachografem. Sąd Okręgowy następnie zauważył, iż pozwany zakład ubezpieczeń na etapie postępowania likwidacyjnego zlecił podmiotowi trzeciemu sporządzenie raportu z oględzin miejsca zdarzenia. Z raportu wynikało, że w dniu 2 czerwca 2015 r. likwidator dokonał oględzin wskazanego miejsca parkowania zlokalizowanego w miejscowości G. przy trasie (...). Ustalono, iż w okolicy firmy (...) nie ma wyznaczonych miejsc parkingowych. Naprzeciw firmy (...) znajduje się szerokie pobocze drogi (...), wykorzystywane przez kierowców pojazdów ciężarowych do czasowego postoju. Miejsce nie było oświetlone, ani dozorowane. W promieniu około 50 km od wskazanego miejsca nie było parkingów strzeżonych dla pojazdów ciężarowych. W odległości około 15 km, przy trasie E 262 w okolicy miejscowości K. zlokalizowany jest parking dla pojazdów ciężarowych znajdujący się przy motelu (...). Ponadto parking był od strony drogi dojazdowej otoczony płotem. Znajdujące się w promieniu 50 km stacje benzynowe nie zapewniały miejsc do parkowania samochodów ciężarowych.

W dalszej kolejności Sąd Okręgowy wskazał na zeznania świadków Ł. O. (autora raportu), L. C. (likwidatora szkody) i A. B. (bezpośredniego obserwatora miejsca zdarzenia). Ocenił zeznania tych osób jako wiarygodne, logiczne i w przeważającej części korespondujące ze sobą. Świadkowie byli zgodni co do faktu zaparkowania pojazdu, w miejscu które nie było ani strzeżone, ani wyznaczone do długotrwałego postoju. Na podstawie tych dowodów Sąd Okręgowy podkreślił, iż pomimo zaparkowania pojazdu w miejscu, które nie było stricte przeznaczone do dłuższego postoju (nie był to monitorowany, strzeżony parking przeznaczony dla kierowców aut ciężarowych), to jednak nie można pozwanemu W. S. zarzucić złego zamiaru bądź niedbałości zrównanej ze złym zamiarem. Konwencja CMR odsyła w zakresie interpretacji powyższych pojęć do przepisów prawa krajowego, w którym brak jest legalnej definicji zarówno złego zamiaru, jak też niedbałości zrównanej ze złym zamiarem. W tej mierze należy odwołać się do orzecznictwa, zgodnie z którym przypisanie określonej osobie niedbalstwa uznaje się za uzasadnione wtedy, gdy osoba ta zachowała się w określonym miejscu i czasie w sposób odbiegający od właściwego dla niej miernika należytej staranności. Przez rażące niedbalstwo rozumie się natomiast niezachowanie minimalnych (elementarnych) zasad prawidłowego zachowania się w danej sytuacji. O przypisaniu pewnej osobie winy w tej postaci decyduje więc zachowanie się przez nią w określonej sytuacji w sposób odbiegający od miernika staranności minimalnej.

Sąd Okręgowy skonstatował w tym względzie, że rażące niedbalstwo, które jest równoznaczne ze złym zamiarem, zachodzi wówczas, gdy dopuszczono się naruszenia zasad elementarnych, podstawowych. Taki przypadek w sprawie nie wystąpił. Pracownik powoda nie dochował należytej staranności w doborze miejsca parkingowego, jednak nie można uznać, iż miejsce to w rażący sposób odbiegało od ogólnie przyjętych norm w tym zakresie. Potwierdzeniem powyższego jest okoliczność, iż w miejscu parkowania przedmiotowego pojazdu ciężarowego, zaparkowane były także inne auta ciężarowe. Postój odbywał się niedaleko przejścia granicznego, przy głównej i jedynej drodze do niego prowadzącej. Po lewej stronie drogi znajdowały się agencje celne. Z zeznań świadków M. S. oraz A. B. wynikało, iż nie było możliwości zaparkowania w innym miejscu na tym terenie. Świadkowie zgodnie wskazali, iż de facto analizowane pobocze było jedynym miejscem, gdzie kierowca mógł się zatrzymać przed przekroczeniem granicy. Świadek M. S. podał ponadto, iż z uwagi na limit kilometrów nie mógł przejechać dodatkowej drogi w celu poszukiwania innego miejsca parkingowego. Z raportu sporządzonego przez ubezpieczyciela wynikało, iż parkingi strzeżone znajdowały się nawet w promieniu 50 km, natomiast pobliskie stacje benzynowe nie przewidywały miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych.

Zdaniem Sądu Okręgowego powyższe dowodzi, iż kierowca przedmiotowego auta, pomimo braku zaparkowania pojazdu w miejscu specjalnie do tego przeznaczonym, wybrał takie, które na daną chwilę było najbardziej odpowiednie. Sąd Okręgowy dostrzegł istotne rozbieżności pomiędzy tym, gdzie pojazd winien być prawidłowo zaparkowany, by zachować należyłą staranność, a gdzie został rzeczywiście zaparkowany. Niemniej jednak uznał, iż kierowcy nie można przypisać działania z należyłą starannością, jednakże brak było także podstaw do przyjęcia, iż dopuścił się on rażącego niedbalstwa czy złego zamiaru.

Dlatego Sąd Okręgowy uznał, iż adekwatny w sprawie jest roczny termin przedawnienia, zgodnie z art. 32 Konwencji (CMR).

Sąd Okręgowy przyjął, iż dniem wydania było przekazanie towaru i załadowanie go na samochód pozwanego od 9 kwietnia 2015r.-10 kwietnia 2015r. do 12:00. W sprawie nie było innego wydania utraconego towaru, jak dokonanego pozwanemu we W.. Ponadto taka interpretacja wydania towaru niejednokrotnie pojawiała się w piśmiennictwie. Trudno przyjąć, iż przez wydanie należy rozumieć etap końcowy – to jest dostarczenie towaru odbiorcy. Klóciłoby się to także z literalnym brzmieniem przepisu, który przedawnienie utraconego towaru wiąże z faktem wydania towaru. Wydanie utraconego towaru nie jest fizycznie możliwe. Skoro przedmiot przewozu został skradziony, to logicznym jest, iż nie mógł zostać wydany odbiorcy. Tym samym niemożliwym było ustalenie daty wydania takiego towaru, w powyższym rozumieniu. Dlatego Sąd Okręgowy przyjął, iż bieg terminu przedawnienia należy liczyć od dnia wydania towaru we W. pozwanemu, tj. w okresie 9 – 10 kwietnia 2015 r. Powyższy termin wydania towaru pozwanemu nie budził wątpliwości Sądu Okręgowego, gdyż podane daty nie były kwestionowane przez żadną ze stron w trakcie postępowania.

Według Sądu Okręgowego skoro roczny okres przedawnienia dochodzonego roszczenia rozpoczął swój bieg 9 – 10 kwietnia 2015 r., to kończył się z upływem okresu 9 – 10 kwietnia 2016 r.

Następnie Sąd ten wskazał na art. 123 § 1 k.c. dotyczący przerwy biegu przedawnienia. Powód złożył w dniu 15 kwietnia 2016 r. przed Sądem Rejonowym w Sokółce wniosek o przeprowadzenie postępowania pojednawczego, który mógłby doprowadzić do przerywania biegu przedawnienia. Jednakże wniosek został złożony w dniu 15 kwietnia 2016 r., a zatem już po upływie okresu przedawnienia. Zatem bieg terminu przedawnienia nie został przerwany. Oznacza to, iż pozwany W. S. w sposób skuteczny podniósł zarzut przedawnienia i tym samym uchylił się od odpowiedzialności za powstałą szkodę. Dlatego Sąd Okręgowy oddalił powództwo w stosunku do niego.

Gdy chodzi o pozwany zakład ubezpieczeń, to w enumeratywnie wymienionych przypadkach ubezpieczyciel udzielał ochrony ubezpieczeniowej pozwanemu. Na podstawie przeprowadzonego postępowania dowodowego Sąd Okręgowy uznał, iż pozostawienie pojazdu w miejscu, w jakim uczynił to kierowca pozwanego W. S., nie spełniało warunków określonych przez ubezpieczyciela, do których spełnienia zobowiązał się ubezpieczający zawierając z zakładem ubezpieczeń umowę ubezpieczenia. Tym samym, w ocenie Sądu Okręgowego, ubezpieczyciel nie ponosił odpowiedzialności za przedmiotowe zdarzenie i w sposób uprawniony uchylił się od odpowiedzialności. W konkluzji Sąd ten stwierdził, iż zarówno powództwo wytoczone przeciwko obu pozwanym należało oddalić.

O kosztach postępowania Sąd ten orzekł zgodnie z art. 98 k.p.c. Apelację od tego wyroku wywiódł. Zaskarżył go w całości i zarzucił Sądowi Okręgowemu naruszenie prawa procesowego i materialnego. Wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i uwzględnienie powództwa, ewentualnie jego uchylenie i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania.

W uzasadnieniu tej apelacji powód wskazał na uwolnienie się pozwanego zakładu ubezpieczeń od odpowiedzialności, mimo że umowa ubezpieczenia łącząca pozwanych przewidywała taką odpowiedzialność w razie szkód w towarze powstałych przy przejściu granicznym oraz zaparkowaniu pojazdu w możliwie najbliższym granicy miejscu. Zdaniem skarżącego warunki te wystąpiły w okolicznościach sprawy. W odniesieniu do pozwanego przewoźnika i podniesionego przez niego zarzutu przedawnienia powód wskazał na niewłaściwą interpretację Sądu Okręgowego art.32 ust. 1 a Konwencji CMR, który przewiduje początek biegu przedawnienia od wydania towaru odbiorcy, a nieprzekazania go przewoźnikowi. Ponadto Sąd Okręgowy nie zastosował art. 32 ust. 2 Konwencji, który przewiduje zawieszenie biegu przedawnienia, mimo że pozwanemu przewoźnikowi trzykrotnie została zgłoszona reklamacja. W konsekwencji, w ocenie powoda, dochodzone przeciwko temu pozwanemu roszczenie nie uległo przedawnieniu. Pozwani domagali się oddalenia apelacji powoda.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje: Apelacja powoda zasługuje na uwzględnienie. Sąd Apelacyjny podziela i przyjmuje za własne ustalenia faktyczne Sądu I instancji zawarte w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku. Wprawdzie powód w piśmie procesowym z dnia 11 czerwca 2019 r. konkretyzując zarzut naruszenia prawa

procesowego zarzucił temu Sądowi naruszenie art. 233 § 1 k.p.c., tym niemniej bliżej nie wyjaśnił jakie konkretne dowody zostały wadliwie, z naruszeniem zasad określonych w tym przepisie, ocenione. W związku z tym zarzut ten należy uznać za gołosłowny i tym samym procesowo bezskuteczny. Wbrew stanowisku skarżącego Sąd Okręgowy poczynił w niniejszej sprawie ustalenia faktyczne na podstawie wszystkich zgromadzonych dowodów, a ocena tych dowodów nie budzi zastrzeżeń. W konsekwencji poczynione przez ten Sąd ustalenia prawidłowo stanowią podstawę faktyczną rozstrzygnięcia. Natomiast inną kwestią jest ocena zastosowania przez Sąd I instancji przepisów prawa materialnego, która rzutowała na końcowy rezultat sprawy. W tym zakresie apelacja powoda zawiera trafne wnioski.

Sąd Apelacyjny zgadza się ze skarżącym, iż Sąd Okręgowy niesłusznie uznał zasadność podniesionego przez pozwanego przewoźnika zarzutu przedawnienia dochodzonego przeciwko niemu roszczenia. Abstrahując bowiem od obszernie omówionego przez ten Sąd w uzasadnieniu rozstrzygnięcia zagadnienia momentu rozpoczęcia biegu przedawnienia na podstawie art. 32 ust. 1a Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów CMR (która ma zastosowanie w niniejszej sprawie w relacji między powodem a pozwanym przewoźnikiem), to przesądzające znaczenie dla oceny niezasadności zarzutu przedawnienia ma kwestia zawieszenia przedawnienia na gruncie art. 32 ust. 2 tej Konwencji. Sąd Okręgowy nie poświęcił tej kwestii uwagi choć należy ona do dziedziny stosowania prawa materialnego, która powinna być wzięta pod rozwagę z urzędu, przy czym powinno to nastąpić w granicach zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego. Z ustaleń faktycznych Sądu Okręgowego wynika, że już w dniu 8 maja 2015 r. spółka (...) skierowała do pozwanego W. S. roszczenie o wypłatę odszkodowania za częściowy brak ładunku w ilości 491 pudeł na kwotę 122.865,98 euro. Z kolei w dniu 9 grudnia 2015 r. R. & Co. GmbH, działający na rzecz i w imieniu powoda, skierował do tego pozwanego wezwanie do uiszczenia w/w kwoty. W odpowiedzi na to pozwany powołał się na polisę ubezpieczeniową i przekierował wierzyciela do swego ubezpieczyciela. Nadmienić w tym zakresie należy, iż „przekierowanie” to nastąpiło w dniu 5 stycznia 2016 r. (k.213).

Zgodnie z art. 32 ust. 1 i 2 Konwencji reklamacja pisemna zawiesza przedawnienie aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie odrzuci reklamację i zwróci załączone do niej dokumenty. W razie częściowego przyjęcia reklamacji bieg przedawnienia wznawia się tylko dla tej części reklamacji, która pozostaje sporną. Dowód otrzymania reklamacji lub odpowiedzi na nią oraz zwrotu jej załączników ciąży na stronie, która się powołuje na ten fakt. Reklamacje późniejsze w tym samym przedmiocie nie zawieszają przedawnienia. Zawieszenie przedawnienia normują przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę. To samo dotyczy przerwania biegu przedawnienia. W piśmiennictwie i w judykaturze wyjaśniono, że tryb reklamacyjny jest pozasądowym, sformalizowanym sposobem dochodzenia roszczenia przez osobę uprawnioną bezpośrednio wobec przewoźnika, poprzedzającym najczęściej tryb sądowy. Na gruncie Konwencji owo sformalizowanie ogranicza się jedynie do wymogu zachowania formy pisemnej. Nie ma przy tym znaczenia, czy osoba uprawniona nazwie pismo skierowane do przewoźnika, zawierające żądanie spełnienia świadczenia odszkodowawczego w związku z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy przewozu, "reklamacją" czy też "wezwaniami do zapłaty", należy traktować je jako reklamację. Forma pisemna jest zachowana, gdy reklamacja została wysłana do przewoźnika za pomocą faksu czy też w postaci skanu przesłanego pocztą elektroniczną. W obu tych przypadkach istnieje bowiem dokument w tradycyjnej, pisemnej (papierowej) formie, zawierający określoną treść i opatrzony podpisem. Reklamacja nie musi wskazywać przyczyn szkody zaistniałej w trakcie przewozu i argumentacji przemawiającej za odpowiedzialnością przewoźnika. Reklamacji nie stanowi natomiast pismo, w którym osoba uprawniona stwierdziła jedynie odpowiedzialność przewoźnika za koszty i dalsze konsekwencje. Postanowienie art. 32 ust. 2 Konwencji CMR nie wymaga dołączenia do reklamacji jakichkolwiek dokumentów (stanowi tylko o ich zwrocie). Stąd też okoliczność, czy do reklamacji załączone zostały dokumenty potwierdzające zasadność ujętego w niej roszczenia, choć oddziałuje na interes osoby uprawnionej, nie wpływa na skuteczność reklamacji w postaci zawieszenia biegu terminu przedawnienia roszczenia. Reklamacja bez dołączenia takich dokumentów powoduje zawieszenie biegu terminu przedawnienia. Skutek zawieszenia przedawnienia wywołuje tylko reklamacja wniesiona przez osobę uprawnioną do dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika, przy czym uprawnionym do wniesienia reklamacji będzie także podmiot, który nabył wierzytelność wobec przewoźnika od osoby uprawnionej (np. w drodze przelewu wierzytelności) lub w inny sposób wstąpił w jej prawa (np. w drodze sukcesji generalnej). Będzie nim także ubezpieczyciel, który nabył roszczenie w drodze subrogacji w wyniku zapłaty

odszkodowania ubezpieczonemu (D. Ambrożuk: Komentarz do art. 32 Konwencji CMR, lex.online.wolterskluwer.pl oraz cytowane tam orzecznictwo).

Sąd Apelacyjny kierując się powyższym przyjął, odmiennie niż Sąd I instancji, że dochodzone pozwem roszczenie powoda skierowane przeciwko pozwanemu przewoźnikowi nie uległo przedawnieniu. Wskazane przez ten Sąd w ramach ustaleń faktycznych okoliczności związanych z wezwaniem W. S. w dniu 9 grudnia 2015 r. do uiszczenia roszczenia spełniają warunki reklamacji przewidzianej w art. 32 ust. 1 Konwencji. Wezwanie to bowiem zawiera stanowcze żądanie zapłaty od przewoźnika dokładnie określonego świadczenia. W orzecznictwie wyjaśniono zaś, że jeżeli w piśmie nadawca, albo inna uprawniona osoba, żąda odszkodowania za szkodę poniesioną wskutek uszkodzenia towarów w przewozie, to pismo to stanowi reklamację, o jakiej mowa w art. 32 ust. 2 Konwencji CMR (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 grudnia 2003 r., IV CK 264/02, Lex nr 17282). Wymogu takiego nie stanowi natomiast wezwanie z dnia 8 maja 2015 r. ponieważ wprawdzie wskazuje przewoźnika jako podmiotu odpowiedzialnego za ubytek części ładunku, lecz brak w nim jednoznacznego żądania zapłaty odszkodowania, przy czym zawiera w tym względzie zalecenie skierowania wezwania do ubezpieczyciela (k.169). Pozwany W. S. odpowiedział na reklamację z dnia 9 grudnia 2015 r. dopiero w dniu 5 stycznia 2016 r. Zatem okres zawieszenia przedawnienia na podstawie art. 32 ust. 2 Konwencji obejmuje powyższy okres. Skoro więc początek biegu terminu przedawnienia, nawet przy założeniu Sądu Okręgowego, nastąpił od dnia wydania towaru przewoźnikowi we W. w dniu 9-10 kwietnia 2015 r., a następnie ma mocy art. 123 § 1 pkt 1 k.c. nastąpiła przerwa tego biegu w związku z wszczęciem w dniu 15 kwietnia 2016 r. przed Sądem Rejonowym w Sokółce, to uwzględniając zawieszenie przedawnienia w okresie od 9 grudnia 2015 r. do 5 stycznia 2016 r. należy uznać, że nie upłynął roczny okres przewidziany w art. 32 ust. zdanie 1 Konwencji. Dlatego zgłoszony przez pozwanego W. S. zarzut przedawnienia nie mógł być uwzględniony, a odmiennie w tym względzie stanowisko Sądu Okręgowego słusznie zostało zakwestionowane w apelacji.

Z przebiegu postępowania wynika, że przewoźnik nie negował faktu wystąpienia szkody oraz jej wysokości, podniósł jedynie zarzut przedawnienia, który był niezasadny. Dlatego, według Sądu Apelacyjnego, na podstawie art. 17 ust. 1 Konwencji należało przyjąć odpowiedzialność tego pozwanego za szkodę i w konsekwencji co do zasady uwzględnić przedmiotowe roszczenie w stosunku do niego.

Sąd Okręgowy oddalił powództwo w stosunku do pozwanego zakładu ubezpieczeń ponieważ uznał, że przedmiotowy pojazd został pozostawiony w miejscu nie spełniającym warunków w enumeratywnie określonych przypadkach wymienionych w polisie ubezpieczenia odpowiedzialności przewoźnika. Powyższe zostało poprzedzone niekwestionowanym przez strony założeniem, że do kradzieży obuwia doszło na przełomie 14-15 kwietnia 2015r., w godzinach pomiędzy 20.00 a 6.00, na granicy łotewsko-rosyjskiej (przejście G.-U.), przed przekroczeniem granicy, kiedy kierowca samochodu ciężarowego odbył 9-godzinną przerwę, podczas której spał. Jak już o tym była mowa, Sąd Okręgowy przyjął, iż w tym miejscu parkowania pojazdu zaparkowane były inne auta ciężarowe, postój odbywał się niedaleko przejścia granicznego, przy głównej, jedynej drodze do niego prowadzącej, po lewej stronie znajdowały się agencje celne, nie było możliwości zaparkowania w innym miejscu ponieważ pobocze było jedynym miejscem, gdzie kierowca mógł się zatrzymać przed przekroczeniem granicy. W konkluzji powyższego Sąd I instancji doszedł do wniosku, że kierowca pojazdu, pomimo braku zaparkowania w miejscu specjalnie do tego przeznaczonym, wybrał takie, które na daną chwilę było najbardziej odpowiednie (k.16-17 uzasadnienia wyroku). Wniosek ten, w ocenie Sądu Okręgowego, nie pozwalał na zakwalifikowanie analizowanego przypadku do żadnego z warunków objętych ochroną ubezpieczeniową pozwanego zakładu ubezpieczeń. Zdaniem Sądu Apelacyjnego powód trafnie w apelacji zakwestionował to stanowisko wskazując, że pojazd dojechał do przejścia granicznego, gdzie zaparkował przy tym przejściu, a przypadek taki był objęty umową ubezpieczenia. Zgodnie z treścią postanowienia pkt. 1 ppkt. 3 przedmiotowej polisy ubezpieczyciel objął ochroną ubezpieczeniową szkody powstałe w przesyłce podczas parkowania (postoju, zatrzymania) środka transportu wraz z ładunkiem, między innymi, przy przejściach granicznych (k.163). Zatem istotne znaczenie miało to, czy pojazd pozwanego przewoźnika w czasie kradzieży znajdował się przy przejściu granicznym, a nie na przejściu granicznym. Z przedstawionych ustaleń poczynionych przez Sąd Okręgowy wynika, że kierowca zbliżając się do przejścia granicznego obrał miejsce najbardziej odpowiednie. Wymowne są w tym kontekście zeznania świadka A. B. (w żaden sposób nie zainteresowanego wynikiem niniejszej sprawy), który stwierdził, że

kierowca nie miał innego miejsca, gdzie się czeka na odprawę celną, jak te, które zajął (k. 406). Z zeznań świadka M. S. wynikało ponadto, że zaparkował on samochód najbliżej znaku zakazującego zatrzymywanie przed przejściem granicznym, a przed nim stały 3 lub 4 auta (k.287 odw., 429).

Dlatego Sąd Apelacyjny przyjął, odmiennie niż Sąd I instancji, iż powyższy przypadek objęty był ochroną ubezpieczeniową ponieważ był przewidziany w pkt. 1 ppkt. 3 polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego pozwany ubezpieczyciel nieskutecznie powoływał się na naruszenie przez kierowcę postanowienia § 11 pkt. 4 ogólnych warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora transportowego (k. 267). Zgodnie z tym postanowieniem kierowca powinien ze szczególną starannością zabezpieczyć pojazd wraz z przesyłką z włamaniem. W czasie postoju kierowca zobowiązany jest pozostawić pojazd z przesyłką na parkingu strzeżonym, a jeśli jest to niemożliwe – w miejscu zapewniającym maksimum bezpieczeństwa tj. na terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym lub na znajdujących się na trasie przewozu parkingach przy motelu, hotelu, całodobowej stacji benzynowej lub urzędzie celnym. Konfrontacja tego postanowienia z wcześniej analizowanym postanowieniem polisy ubezpieczeniowej o objęciu ochroną ubezpieczeniową szkód powstałych podczas parkowania przy przejściu granicznym wskazuje na niekonsekwencję w stanowisku pozwanego i jego dokumentach. Dotyczy to kwestii braku w o.w.u. wyraźnego odniesienia się do przypadków dotyczących parkowania samochodów przy przejściach granicznych, o których natomiast mowa jest w polisie ubezpieczeniowej. Zdaniem Sądu Apelacyjnego powyższą niekonsekwencję należy rozstrzygnąć na korzyść poszkodowanego. W orzecznictwie wyrażono trafny pogląd, zgodnie z którym wzorce umowne, do który zaliczają się ogólne warunki ubezpieczenia, podlegają wykładni według zasad właściwych dla oświadczeń woli. Z uwagi na funkcję wzorców umownych wprowadzających jednolite normy, skierowane do nieoznaczonego adresata ich wykładnia powinna być dokonywana według metody obiektywnej, tj. zmierzać do ustalenia treści i znaczenia postanowień wzorca z punktu widzenia wiedzy i możliwości poznawczych jego adresata. Przy wykładni niejednoznacznych postanowień wzorców umownych, dokonywanej głównie na podstawie reguł wykładni językowej, należy stosować zasadę *in dubio contra proferentem*, zgodnie z którą wątpliwości interpretacyjne niedające się usunąć w drodze ogólnych zasad wykładni oświadczeń woli, powinny być interpretowane na niekorzyść strony będącej autorem tekstu umowy, która ponosi ryzyko jego niejasnej redakcji (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 czerwca 2017r., IV CSK 501/16, Lex nr 2360533). Stanowisko to należy odnieść nie tylko do wskazanej wyżej niespójności treści polisy oraz o.w.u., ale także uprawnia ono sformułowanie wniosku, iż wskazany w o.w.u. obowiązek zapewnienia przez kierowcę „maksimum bezpieczeństwa” dotyczy także zaparkowania pojazdu przy przejściu granicznym – w najbliższej możliwie odległości. Okoliczności niniejszej sprawy dotyczą takiej sytuacji. Dlatego Sąd Apelacyjny uznał za uzasadnioną apelację powoda kwestionującą zaskarżone orzeczenie w zakresie oddalenia przez Sąd I instancji powództwa w stosunku do pozwanego zakładu ubezpieczeń ponieważ ostatecznie narusza ono przepisy prawa materialnego, które mają w niniejszej sprawie zastosowanie.

Sąd Apelacyjny uznał za konieczne zauważyć, iż polisa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego, będąca podstawą odpowiedzialności pozwanego zakładu ubezpieczeń, przewidywała franszyzę redukcyjną w każdej szkodzie w wysokości 300 USD (k.163). Zatem powyższa kwota powinna pomniejszać należne od tego pozwanego na rzecz powoda świadczenie. Sąd Apelacyjny przy tym przyjął, iż w dniu orzekania relacja waluty USD do euro wynosiła 0,87. W konsekwencji odjęte została od dochodzonej kwoty głównej 263,28 euro.

Odrębnego omówienia wymaga jeszcze kwestia legitymacji materialnoprawnej powoda i pozwanych. W tym względzie należy wskazać na to, że w tym względzie strona powodowa powoływała się na fakt naprawienia szkody i wypłaty odszkodowania spółce (...). Ponadto ta spółka przelała na rzecz A. A. (...), a ta ostatnia na rzecz powoda wierzycelność z tytułu realizacji umowy. Okoliczności te nie były sporne w niniejszej sprawie. Jak już o tym była wyżej mowa powództwo w stosunku do pozwanego W. S. miało swą podstawę w wymienionych przepisach Konwencji CMR. Z kolei powództwo w stosunku do pozwanego zakładu ubezpieczeń podlegało uwzględnieniu na podstawie art. 822 § 4 k.c. oraz art. 828 § 1 k.c., ponieważ powód powołuje się zarówno na odpowiedzialność tego zakładu z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika oraz na dochodzenie roszczenia regresowego z tytułu naprawienia szkody. Przepisy te mają zastosowanie z uwagi na art. 28 ust. prawa prywatnego międzynarodowego w związku z art. 7 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa

właściwego dla zobowiązań umownych (R. I) (Dz. Urz. (...) z 4 lipca 2008r.), które w przypadku nie dokonania przez strony wyboru prawa, przewidują prawo państwa, w którym ubezpieczyciel ma miejsce zwykłego pobytu.

Sąd Apelacyjny w zakresie żądania przez powoda zasądzenia odsetek od uwzględnionych roszczeń miał na uwadze przede wszystkim art. 27 ust. 1 Konwencji CMR, zgodnie z którym osoba uprawniona może żądać odsetek od kwoty odszkodowania, odsetki te, w wysokości 5% rocznie, liczą się od dnia skierowania pisemnej reklamacji do przewoźnika, a jeżeli tej reklamacji nie było, od dnia wytoczenia powództwa sądowego. Jak już o tym mowa Sąd Apelacyjny uznał, iż reklamacją tą było pismo skierowane do pozwanego W. S. z dnia 9 grudnia 2015 r. Zatem w stosunku do tego pozwanego odsetki od uwzględnionego roszczenia głównego podlegały zasądzeniu od tego dnia. Z kolei w stosunku do pozwanego zakładu ubezpieczeń Sąd Apelacyjny miał na uwadze jego stanowisko zawarte w odpowiedzi na pozew wskazujące na postanowienie § 13 ust. 13 o.w.u., który przewiduje obowiązek wypłaty odszkodowania osobie uprawnionej w terminie 30 dni od dnia otrzymania zawiadomienia o szkodzie. Do tego pozwanego takie zawiadomienie zostało skierowane pismem z dnia 26 stycznia 2016r. Dlatego zasądzenie odsetek od tego pozwanego powinno uwzględniać te okoliczności. Reasumując powyższe, Sąd Apelacyjny doszedł do przekonania, że powództwo powinno być we wskazanym wyżej zakresie uwzględnione wobec obu pozwanych na zasadzie odpowiedzialności in solidum, ponieważ pozwani odpowiadają wobec powoda na podstawie tytułów wynikających z odrębnych stosunków prawnych. Dlatego zaskarżony wyrok w pkt I sentencji na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. został zmieniony, a na podstawie art. 385 k.p.c. apelacja powoda została w pkt. II w pozostały zakresie oddalona.

O kosztach procesu w obu instancjach Sąd Apelacyjny orzekł zgodnie z przewidzianą w art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 7 i § 10 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. z 2018r., poz. 265) zasadą odpowiedzialności za wynik sprawy.

(...)