

# UZASADNIENIE

W pozwie złożonym 27 lipca 2018 r. powodowie - E. (...).G. w D. (R. N.), M. V. A.G. w M.heim (R. N.) i (...) w H. (R. N.) żądali zasądzenia od pozwanej (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Spółce komandytowej w K.:

- na rzecz E. (...).G. w D. kwoty 62 500 euro,
- na rzecz M. V. A.G. w M. kwoty 31 250 euro,
- na rzecz (...) w H. kwoty 31 250 euro,

wszystkich z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 13 marca 2017 r. do dnia zapłaty oraz kosztami procesu.

W uzasadnieniu pozwu wywiedziono żądania powodów, jako ubezpieczycieli Spółki (...), z odpowiedzialności pozwanej jako przewoźnika działającego na zlecenie tejże Spółki, za utratę towaru w postaci konsol firmy (...), przewożonych m.in. przez terytorium Wielkiej Brytanii, gdzie towar ten został skradziony. Zdaniem strony powodowej, utrata towaru nastąpiła na skutek rażącego niedbalstwa ze strony osoby działającej po stronie pozwanego przewoźnika, albowiem kierowca zatrzymał samochód z przewożonym towarem na nocleg na parkingu niestrzeżonym, pomimo zaznaczenia w zleceniu transportowym, że może zatrzymywać się jedynie na parkingach strzeżonych. W związku z powyższym, w ocenie powodów, nie obowiązują w sprawie ograniczenia odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika, wynikające z przepisów CMR.

(pozew k. 5-10)

W dniu 11 września 2018 roku Sąd wydał w sprawie nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym.

(nakaz zapłaty k. 190)

W dniu 27 września 2018 r. pozwana złożyła sprzeciw od ww. nakazu zapłaty, wnosząc o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie od powodów na jej rzecz kosztów procesu. Pozwana przyznała okoliczność utraty towaru przewożonego na zlecenie Spółki (...) na skutek kradzieży, jednakże podniosła zarzut przedawnienia roszczeń powodów, zakwestionowała wartość skradzionego towaru, a także podniosła brak zaistnienia przesłanek złego zamiaru lub niedbalstwa, które uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. Poza tym pozwana podniosła zarzut przyczynienia się zleceniodawcy do powstania szkody.

(sprzeciw od nakazu zapłaty k. 195-209)

## **Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

Firma (...) zawarła z pozwaną (...) Spółką z ograniczoną odpowiedzialnością Spółką komandytową w K. umowę – zlecenie transportowe nr (...) na przewóz towarów z G. w Polsce (12.04.2016 r.) do K. w Wielkiej Brytanii (14.04.2016 r., godz. 9:00).

Przedmiotem przewozu, zgodnie z treścią zlecenia transportowego, było pięć palet 1,2 m na 1 m, zawierających artykuły elektryczne o łącznej wadze 1200 kg. W rzeczywistości na transportowanych paletach znajdowały się produkty (konsole elektroniczne) firmy (...). Firma (...) w żaden sposób nie uprzedzała pozwanej o zawartości kartonów, w szczególności, że zawierają one drogi sprzęt elektroniczny (a nie elektryczny jak wskazano w zleceniu) oraz nie podała ich wartości.

(dowód: zlecenie transportowe nr (...) wraz z tłumaczeniem przysięgłym z języka niemieckiego k. 47-48, kopie listu przewozowego CMR k. 49 i k. 218, zeznania świadka I. D. na rozprawie 20.03.2019 r. k. 261-262)

W zleceniu transportowym, w rubryce uwagi, znalazło się stwierdzenie w języku niemieckim: „B. sorgen S. dafür, dass der F. seite R. nur auf bewachten P. tätig”. W tłumaczeniu na język polski zdanie to oznacza: „Proszę zadbać o to, aby kierowca spędzał swoje okresy odpoczynku tylko na parkingach strzeżonych”.

Używane w języku niemieckim pojęcie „bewachter P.” [pol. parking strzeżony] nie jest jednoznacznie określone ani w teorii ani w praktyce.

Parking strzeżony to parking znajdujący się pod dozorem, jednak forma i zakres dozoru nie są szczegółowo zdefiniowane. Wachlarz środków zabezpieczających jest szeroki, poczynając od zabezpieczeń elektronicznych (monitoring), poprzez zabezpieczenia mechaniczne (szlabany, ogrodzenie), a skończywszy na zabezpieczeniach ludzkich kontrola wjazdu i wyjazdu, regularne obchody kontrolne).

Ogrodzenie i ograniczony dostęp nie są w przypadku parkingu strzeżonego obligatoryjne, choć tego rodzaju zabezpieczenia są zazwyczaj stosowane.

Ważną cechą parkingu strzeżonego, wskazywaną przez przedstawicieli branży transportowej, jest możliwość aktywnego zastosowania środków ochrony, tj. podjęcia interwencji w miejscu i czasie zdarzenia w celu uniemożliwienia lub ograniczenia strat.

Pojęcie „bewachter P.” [pol. parking strzeżony] bywa stosowane w praktyce w sposób dorozumiany jako (...) względnie „gesicherter P.” [pol. „parking bezpieczny” względnie „parking zabezpieczony”]. Termin ten jest używany dla określenia stosunkowo nielicznych jeszcze parkingów dla samochodów ciężarowych, które spełniają wszelkie wymogi bezpieczeństwa.

(dowód: zlecenie transportowe nr (...) k. 48, opinia biegłego tłumacza języka niemieckiego k. 295-301)

W tej samej rubryce zlecenia transportowego znalazło się także zdanie w języku angielskim: „P. be informed, that the driver has to rest only at secured parking areas”. Zdanie to w tłumaczeniu na język polski oznacza: „Uprzejmie informujemy, że kierowca musi odpoczywać jedynie w zabezpieczonych obszarach parkowania”.

Sporządzona w języku angielskim treść zapisana w rubryce (...), w szczególności użyte w niej sformułowanie „secured parking areas”, nie pozwala na rozstrzygnięcie, czy treść ta dotyczy parkingu strzeżonego, tj. ogrodzonego, o ograniczonym dostępie, czy rozumianego jako parking jedynie nadzorowany (np. otwarty, ale z systemem monitoringu elektronicznego), czy może innego jeszcze typu parkingu.

(dowód: zlecenie transportowe nr (...) k. 48, opinia biegłego tłumacza języka angielskiego k. 306-309)

Pozwana spółka realizację transportu powierzyła firmie (...) w K., w oparciu o zlecenie transportowe nr 1 soa (...).

Kierowcą pojazdu należącego do Z. T. R. był K. K. (1). Załadunek odbył się prawidłowo. Przestrzeń ładunkową zabezpieczono linką celną. Podwykonawca pozwanej został poinformowany o obowiązkach związanych z prawidłowym doborem miejsc postoju. Zgodnie z punktem 20 warunków zlecenia transportowego nr isoa (...), „wymagania w zakresie bezpieczeństwa oraz instrukcje szczegółowe przy realizacji przewozu z niniejszego zlecenia zawarte są w formie elektronicznej pod adresem (...) i stanowią integralną część niniejszego zlecenia. Zleceniobiorca oświadcza, że zapoznał się z dokumentem wskazanym w tym punkcie i zobowiązuje się go w całości przestrzegać podczas realizacji niniejszego zlecenia. W przypadku naruszenia postanowień wynikających z tego punktu, stosuje punkt 2 zlecenia”. Zgodnie z ww. „wymaganiami w zakresie bezpieczeństwa oraz instrukcjami szczegółowymi przy realizacji przewozu”, w akapicie pod tytułem Bezpieczeństwo podczas przewozu, wskazano, że „zleceniobiorca zobowiązany jest zaplanować trasę przejazdu w sposób uwzględniający bezpieczeństwo przewozu, a zatem używać ilekroć jest to możliwe głównych dróg, a także parkować pojazd wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych, w miarę możliwości dobrze oświetlonych i utrudniających zagrożenie ze strony osób trzecich w stosunku do Zleceniobiorcy,

jego kierowcy i przewożonego towaru. W przypadku takiej możliwości Zleceniobiorca zobowiązany jest korzystać z parkingów strzeżonych, w szczególności podczas dłuższych przewozów (...).

(dowód: zlecenie transportowe nr 1 soa (...) k. 219-220, wydruk „Wymagań w zakresie bezpieczeństwa oraz instrukcji szczegółowych przy realizacji przewozu” stanowiących integralną część zlecenia transportowego k. 221-223, zeznania świadka I. D. na rozprawie 20.03.2019 r. k. 261-262)

W dniu 14 kwietnia 2016 roku podwykonawca zgłosił pozwanej informację, że doszło do kradzieży przewożonego towaru.

Do zdarzenia doszło w Wielkiej Brytanii na T. (...) A. przy stacji paliw S. przy A. R., K. (...), w odległości ok. 20 km od miejsca rozładunku. Pojazd wjechał na parking ok. godz. 21:00 w dniu 13 kwietnia 2016 roku. Kradzieży dokonano w nocy, rozcinając plandekę. Kierowca w tym czasie spał w szoferce samochodu. Oświadczył, że zasnął ok. 22:30. Obudził się bólem głowy. Kierowca stwierdził, że został odurzony jakimś gazem lub inną substancją.

Pojazd w czasie kradzieży był zaparkowany na parkingu posiadającym monitoring realizowany za pomocą kamer, obejmujący strefę wjazdową i część parkingu. Nie dokonano przeglądu zapisu monitoringu z uwagi na czasochłonność tej czynności i brak jego istotnego znaczenia dla organów ścigania w miejscu zdarzenia.

(dowód: raport W. (...) Company k. 53-63, tłumaczenie na język polski k. 64-69, zeznania świadka K. K. na rozprawie 15.05.2019 r. k. 269-270)

Niezwłocznie po odkryciu kradzieży towaru, kierowca poinformował o tym fakcie Policję oraz pozwaną. Na miejsce udali się biegli z firmy ubezpieczeniowej właściciela towaru z firmy (...), którzy szczegółowo zbadali sprawę, przesłuchali kierowcę oraz potencjalnych świadków zdarzenia. Wartość skradzionego towaru została określona na 213 927,70 £, zaś pozostał towar wartości 446 £.

(dowód: raport W. (...) Company k. 53-63, tłumaczenie na język polski k. 64-69)

Powodowi ubezpieczyciele w dniu 30 grudnia 2015 r. zawarli z K. umowę ubezpieczenia. Ubezpieczenie dotyczyło usług spedycji, logistyki i magazynu (...) z siedzibą w B.. Zgodnie z polisą, umowa rozpoczęła się wraz z dniem 1 stycznia 2016 r. i miała zakończyć się z upływem okresu umowy generalnej. W umowie tej powodowie partycypują jako ubezpieczyciele w następującej proporcji:

- E. (...) - 50%
- M. A. - 25%
- (...) - 25%.

(dowód: polisa ubezpieczeniowa k. 80, tłumaczenie na język polski k. 76)

Pismem z dnia 14 kwietnia 2016 roku K. zgłosił reklamację pozwanemu przewoźnikowi co do wykonywanych przez niego usług, zawiadamiając go jednocześnie o szkodzie. Pismem z dnia 28 października 2016 r. pozwany uznał swoją odpowiedzialność za szkodę, wskazując jednak na okoliczności ograniczające jej wysokość. Powodowie, po zwróceniu się do nich o wypłatę odszkodowania, uznali swoją odpowiedzialność jako ubezpieczycieli (...). W wyniku negocjacji oraz limitacji szkody, powodowie naprawili szkodę wynikłą z powyżej opisanego zdarzenia na kwotę 125 000 euro.

(dowód: raport W. (...) Company k. 53-63, tłumaczenie na język polski k. 64-69, pismo z dnia 14 kwietnia 2016 r. k. 50, pismo z dnia 28 października 2016 r. k. 51, tłumaczenie na język polski k. 52, korespondencja e-mail k. 82-85, pismo z dnia 20 grudnia 2016 r. k. 79, tłumaczenie na język polski k. 81)

Zgodnie z przedstawionym raportem W. (...) Company, ubezpieczonym i poszkodowanym jest (...), ubezpieczycielami poszkodowanego byli (...) oraz (...) Ltd. O.nie na rzecz N. zostało wypłacone przez brokera ubezpieczeniowego,

W. F. S.. Podmiot brokerski naprawił szkodę na rzecz N., a powodowie naprawili szkodę względem brokera jako ubezpieczyciele K..

(dowód: raport W. (...) Company k. 53-63, tłumaczenie na język polski k. 64-69, zgłoszenie szkody k. 77, tłumaczenie na język polski k. 78, korespondencja e-mail k. 82-85, pismo z dnia 20 grudnia 2016 r. k. 79, tłumaczenie na język polski k. 81, polisa ubezpieczenia (...) k. 80, tłumaczenie na język polski k. 76)

W dniu 13 kwietnia 2017 r. powodowie skierowali sprawę na drogę postępowania polubownego. W dniu 28 lipca 2017 r. przed Sądem Rejonowym w Kaliszu odbyło się posiedzenie z wniosku o zawiązanie do próby ugodowej. Do zawarcia ugody nie doszło.

(dowód: zawiązanie do próby ugodowej k. 71-74, zawiadomienie o terminie posiedzenia k. 70)

### **Sąd zważył, co następuje:**

Pomiędzy pozwaną Spółką a (...) została zawarta umowa przewozu, do której zastosowanie znajdują przepisy Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 z późn. zm.). Zgodnie bowiem z art. 1 ust. 1 CMR, 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.

Nie ulega wątpliwości, że powyższe wymogi stosowania CMR zostały w sprawie spełnione, przy jednoczesnym braku negatywnych przesłanek wynikających z art. 1 ust. 4 CMR i przepisów szczególnych.

Roszczenie pozwu znajduje podstawę w art. 17 ust. 1 CMR, zgodnie z którym przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

Strona pozwana wystąpiła z zarzutem przedawnienia roszczenia strony powodowej, zatem w pierwszej kolejności należy zarzut ten poddać ocenie.

Zgodnie z art. 32 ust. 1 CMR, roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających Konwencji, 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:

- a) w przypadkach częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy - począwszy od dnia wydania;
- b) 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;
- c) we wszystkich innych przypadkach - począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu.

W przypadku korzystniejszym dla strony pozwanej, tj. uznania, że nie zaszedł przypadek „złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem”, roczny termin przedawnienia upływał z dniem 14 kwietnia 2017 r. Jednakże w dniu 13 kwietnia 2017 r. złożone zostało przez powodów zawiązanie do próby ugodowej w związku z tymi samymi roszczeniami. Czynność ta przerwała bieg terminu przedawnienia, zgodnie z art. 123 § 1 pkt 1 k.c. Przedawnienie nie biegło przez czas trwania postępowania (art. 124 § 2 k.c.), zaś po jego zakończeniu biegło ono na nowo (art. 124 § 1 k.c.). Postępowanie trwało do dnia posiedzenia w przedmiocie zawiązania do próby ugodowej, tj. do 28 lipca 2017 r., zatem termin przedawnienia

biegł na nowo od tej daty i jego koniec przypadał na 28 lipca 2018 r. Jednakże dzień wcześniej powodowie złożyli pozew w nin. sprawie, która to czynność ponownie przerwała bieg przedawnienia. W konsekwencji, zarzut przedawnienia jest bezzasadny.

Sąd odrzucił sugerowaną przez stronę pozwaną możliwość zastosowania przepisu art. 78 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8), zgodnie z którym „roszczenia przysługujące przewoźnikowi przeciwko innym przewoźnikom (art. 5 i 6) przedawniają się z upływem 6 miesięcy od dnia, w którym przewoźnik naprawił szkodę, albo od dnia, w którym wytoczono przeciwko niemu powództwo”. Roszczenie przeciwko pozwanej nie należy do kategorii roszczeń regresowych pomiędzy przewoźnikami. Zlecająca przewóz spółka (...) nie była przewoźnikiem, lecz spedytorem.

Okoliczność utraty przewożonego towaru podczas postoju pojazdu na terytorium Wielkiej Brytanii, była między stronami bezsporna.

Legitymacja procesowa po stronie powodowej również nie była przedmiotem sporu i została wykazana powołanymi w uzasadnieniu wyroku dokumentami świadczącymi o zawarciu umowy ubezpieczenia ze zlecającą oraz o stosunku, w jakim powodowi ubezpieczyciele partycypowali w odpowiedzialności wynikającej z umowy ubezpieczenia. Nie budziło też kontrowersji twierdzenie powodów o pokryciu powstałej szkody do łącznej kwoty 125 000 euro, aczkolwiek sama wartość powstałej w wyniku kradzieży szkody była kwestionowana przez stronę pozwaną.

Pozwany przewoźnik powoływał się na winę osoby uprawnionej, wskutek której byłby zwolniony od odpowiedzialności z mocy art. 17 ust. 2 CMR. Przepis ten stanowi, że „przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec”.

Okoliczności te – co do których ciężar dowodu spoczywał na pozwanej (art. 18 ust. 1 CMR) – nie zostały jednak wykazane. Nawet, jeśli uznać, że wina uprawnionego tkwi w braku poinformowania przewoźnika co do znacznej wartości przewożonego towaru, to fakt ten nie zwalniał strony pozwanej, jako profesjonalisty w zakresie przewozów, do wykazania własnej inicjatywy w ustaleniu, czy towar nie jest ponadprzeciętnej wartości. Brak jest zaś dowodu na to, że strona pozwana zwracała się do kontrahenta o tego typu informację i że nie otrzymała odpowiedzi lub otrzymała odpowiedź nieprawdziwą. Nie można też uznać za wykazane, że gdyby osoby działające w imieniu pozwanej wiedziały o znacznej wartości przesyłki, to zachowanie kierowcy co do wyboru miejsca parkowania, byłoby inne oraz że miałyby to istotny wpływ na dalszy rozwój wypadków.

Zgodnie z art. 23 ust. 1 i 2 CMR, „jeżeli na podstawie postanowień niniejszej Konwencji przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, odszkodowanie to oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. (...) Wartość towaru określa się według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej - według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości”.

Jak zaś stanowi art. 23 ust. 3 CMR, „odszkodowanie nie może jednak przekraczać 8,33 jednostki rachunkowej za 1 kilogram brakującej wagi brutto”.

W niniejszej sprawie brak jest bezpośredniego dowodu wskazującego dokładną wartość utraconego towaru. Wiadomo jedynie, że wartość ta przez ubezpieczyciela towaru została określona w raporcie na 213 927,70 £, zaś powodowie zapłacili z tego tytułu łącznie kwotę 125 000 euro. Kwestia ta jednak ma znaczenie dopiero przy założeniu pełnej odpowiedzialności przewoźnika, opartej na uregulowaniu z art. 29 CMR, zgodnie z którym „przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień (...), które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem”.

Jednakże, w ocenie Sądu, winy tego rodzaju po stronie pozwanej, powodowie nie udowodnili.

Zbyt daleko idące jest twierdzenie strony powodowej, że pozwany przewoźnik w sposób rażąco niedbały potraktował zawarte w zleceniu przewozowym zastrzeżenie o wymogu odpoczynku kierowcy jedynie na terenie parkingu strzeżonego. Jak wynika z ustaleń Sądu, zastrzeżenie to nie było sformułowane w sposób jednoznaczny # taki, który nie pozostawiałby wątpliwości, że chodzi jedynie o parking o ograniczonym dostępie, zabezpieczony w sposób uniemożliwiający swobodny wjazd i wyjazd.

Zastrzeżenie to mogło być zinterpretowane jako wymóg odpoczynku kierowcy na terenie dozorowanym, tj. także posiadającym monitoring elektroniczny, rejestrujący ruch osób i pojazdów na jego terenie. Takie zaś wymogi spełniał parking, na którym zatrzymał się kierowca przewożący towar w ramach umowy podwykonawczej z pozwaną.

Rzecz jasna, obowiązek jasnego sformułowania treści umowy przewozu należał do powinności obu stron umowy, jako profesjonalistów, a zatem również do strony pozwanej, której przedstawiciel powinien upewnić się co do warunków zawartych w zastrzeżeniu umieszczonym w zleceniu. W rezultacie doszło do odmiennego rozumienia tego zastrzeżenia przez zlecającego przewóz oraz przez przewoźnika. Dlatego też, skoro również reprezentant pozwanej nie zadbał o precyzyjne określenie warunków odpoczynku kierowcy, nie sposób uwolnić pozwanej od winy w zupełności. Jednakże wina ta – mając na uwadze powyższe # nie stanowi „złego zamiaru” lub niedbalstwa w równoważnym z nim stopniu, tym bardziej, że rodzaj przewożonego towaru ani inne postanowienia umowne (w szczególności co do znacznej wartości towaru) nie wskazywały na wymóg zachowania szczególnych, ponadprzeciętnych w stosunku do podobnych przewozów, środków ostrożności podczas realizowania tego konkretnego przewozu.

Skoro zaś nie można pozwanej przypisać „złego zamiaru” lub „jego niedbalstwa, które uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem”, zastosowanie znajduje ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika, wynikające z przytoczonego przepisu art. 23 ust. 3 CMR. Niewątpliwie bowiem, jakkolwiek dokładna wartość przewożonego i utraconego towaru nie jest znana, to nawet jego wartość szacunkowa (i być może mocno przybliżona) jest znacznie wyższa od granicznej kwoty odpowiedzialności przewoźnika, wynikającej z tego przepisu.

Według aktualnego kursu jednostki rozrachunkowej SDR, stanowiła ona odpowiednik 1,26 euro.

Przyjmując utratę 1300 kg towaru, przy założeniu wartości 8,33 SDR za kilogram, odpowiada to kwocie  $1300 \times 8,33 \times 1,26 = 13\ 644,54$  euro. Jest to wartość tak znacznie niższa od oszacowanej wartości rynkowej utraconego towaru, że można przyjąć jako pewne, że ograniczenie to znajduje zastosowanie, w miejsce przyjęcia wartości towaru na podstawie art. 23 ust. 2 CMR.

Powyższa kwota została rozdzielona pomiędzy powodów zgodnie z żądaniem pozwu oraz zgodnie z udziałem każdego z nich w odpowiedzialności ubezpieczeniowej.

Odsetki za opóźnienie w zapłacie powyższej kwoty zostały zasądzone od 28 lipca 2017 r., albowiem – jako data posiedzenia w przedmiocie zawezwania do próby ugodowej # jest to najwcześniejsza wykazana dowodami data, w której strona pozwana wiedziała o żądaniu opisanym w pozwie. Nie został przedstawiony żaden dowód wskazujący na wcześniejszą datę otrzymania przez pozwaną wezwania do zapłaty.

W pozostałej części powództwo zostało oddalone jako nieuzasadnione.

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 100 k.p.c., rozdzielając je stosunkowo między stronami, przyjmując, że powodowie wygrali proces w 11% oraz że koszty te powinny być rozdzielone między nimi w takim stosunku, w jakim pozostawały żądania pozwu na rzecz każdego z nich.

Suma kosztów procesu wyniosła 50 145,86 zł, w tym po stronie powodów łącznie 38 660 zł, zaś po stronie pozwanej 11 485,86 zł. Biorąc pod uwagę stosunek, w jakim każda ze stron wygrała proces, strona pozwana powinna ponieść

koszty w wysokości 5516,04 zł, zaś powodowie – łącznie 44 629,82 zł. Różnicę wynikającą z porównania owych kwot z rzeczywiście poniesionymi kosztami (tj. łącznie od powodów kwotę 5969,82 zł) należało zasądzić na rzecz pozwanej.

O nieuiszczonych kosztach sądowych orzeczono na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 785 z późn. zm.) w zw. z art. 100 k.p.c., rozdzielając je stosunkowo między stronami, zaś pomiędzy powodami – w stosunku do wartości dochodzonych roszczeń. Na koszty te złożyły się koszty stawienia świadka 264,31 zł oraz nieuiszczone koszty opinii biegłego tłumacza 203,35 zł.

## ZARZĄDZENIE

doręczyć odpis wyroku z uzasadnieniem pełnomocnikom obu stron