

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 16 października 2017 roku powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w G. wniosła przeciwko pozwanym J. P. i A. P. o zapłatę kwoty 152.176,54 zł z odsetkami w wysokości 5% rocznie od dnia wniesienia pozwu i kosztami procesu.

W uzasadnieniu wskazano, że roszczenie wynika ze szkody w międzynarodowym przewozie drogowym spowodowanej kradzieżą w czasie przewozu sprzętu elektronicznego. Powód wskazał, że kierowca pozwanych, wbrew warunkom umowy, zatrzymał się na nocny postój na niestrzeżonym, nieoświetlonym parkingu. Powód uznając, że pozwany dopuścił się rażącego niedbalstwa, żądał odszkodowania w pełnej wysokości, przewyższającego zakres przewidziany w art. 23 ust. 3 Konwencji CMR.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwani wnieśli o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów procesu wskazując, że powódka nie określiła w zleceniu, że przedmiotem są rzeczy wartościowe, a ponadto wskazali, że kierowca dochował należytej staranności. Postój bowiem wymuszony został awarią pojazdu i nie można mówić o rażącym niedbalstwie. Pozwani wskazali, iż szkoda została zaspokojona zgodnie z przepisami Konwencji.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Strony, w ramach prowadzonej działalności gospodarczej, zajmują się transportem drogowym towarów. (bezsporne)

W dniu 14 lutego 2017 r. D. T. przeprowadził z J. P. rozmowę na komunikatorze. W wyniku tej rozmowy powód zlecił pozwanym wykonanie przewozu, które to zlecenie otrzymał wcześniej od spółki (...) Sp. z o.o. w G.. Zlecenie dotyczyło przewozu telewizorów na trasie z G. do miejscowości H. w (...). Podczas rozmowy D. T. przesłała pozwanym dokument zlecenia wraz z warunkami zlecenia. J. P. w rozmowie na komunikatorze potwierdził otrzymanie zlecenia. W treści zlecenia transportowego nr (...) wskazano, iż przedmiotem przewozu jest sprzęt elektroniczny w postaci telewizorów oraz zawarto instrukcję, iż postój pojazdu możliwy jest tylko na parkingach strzeżonych. W warunkach udzielonego zlecenia znalazło się postanowienie w punkcie 5h, iż zleceniobiorca zobowiązuje się do nie pozostawiania pojazdu i naczepy wraz z przesyłkami (towarami) w miejscach innych niż parkingi strzeżone, a jeśli to niemożliwe to 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 celny m.

Dowód: zeznania świadka D. T. k.260-261

Wyjaśnienia J. P. k. 262-263

Wydruk rozmowy k. 39

Potwierdzenie wysłania k. 40

Zlecenie k. 41-42

W dniu 16 lutego 2017 roku pozwani odebrali przesyłkę do przewozu wraz z listem przewozowym. List przewozowy nie zawierał żadnych instrukcji dla przewoźnika.

Bezsporne, a nadto dowód: potwierdzenie wydania towaru k. 47,48

List CMR – k.50

Transport wykonywał kierowca Z. P.. W postoju na ternie Niemiec kierowca udał się bezpośrednio na wyładunek. Na terenie (...) w czasie jazdy kierowca zorientował się, że pojazd zaczyna ścierać. Dojechał do pierwszego parkingu

pod miejscowością K., gdzie stwierdził, że w prawej przedniej opinie jest śruba. Zrobił pauzę i zajął się wymianą koła. Wymiana koła zajęła około 3 godzin i kierowca zorientował się, że nie dojedzie tego dnia na miejsce wypadku. Około godziny 23.00 kierowca umył ręce, zjadł posiłek i udał się do samochodu. Około godziny 6.30 kierowca stwierdził, że jest rozcięta plandeka i otwarte drzwi, stwierdził kradzież około 1/3 ładunku. Na wezwaną policję czekał około 3 godzin. Po dokonaniu czynności przez policję kierowca ruszył dalej na wyładunek. Kierowca był przesłuchany na miejscu bez obecności tłumacza, tłumaczył inny kierowca, który znał angielski.

Parking, na którym zatrzymał się kierowca był oświetlony, miał zamontowane kamery, stało na nim około 30 samochodów ciężarowych. Przy parkingu był bar.

W oświadczeniu złożonym powodce kierowca wskazał, że w czasie jazdy w (...) odczuwał dyskomfort jazdy, a po zatrzymaniu stwierdził duży ubytek powietrza w kole. Wskazał, że po zmianie koła skończył się czas pracy i musiał wykonać 9 godzinny postój.

Uszkodzona opona została naprawiona.

Dowód: zeznania Z. P. k. 261-262

Dokumentacja Policji – k.52-91

Oświadczenie k. 94-95

Wydruki tachografu i raporty pracy kierowcy k. 97-100, 106-107

Faktura k.173

Na terenie (...), na trasie przewozu ładunku, nie ma parkingów strzeżonych poza jednym pod miejscowością P. w (...), w pobliżu trasy E45. Z tego parkingu do miejsca wypadku jest ok. 184 km. W odległości niecałych 24 km na północ od lokalizacji, w której kierowca zatrzymał się znajdował się parking zlokalizowany przy całodobowej (...).

Bezsporne, a nadto dowód: wydruki z G. M. k. 108,110-116

W dniu 22 lutego 2017 r. (...) Sp. z o.o., złożył powodowi reklamację zarzucając rażące niedbalstwo związane z brakiem należytego doboru miejsc postojowych w trakcie wykonywanego przewozu. Tego samego dnia powód poinformował Pozwanych o roszczeniach (...) (...). Pismem z 17 i 22 lutego pozwani poinformowali, że postój nie był planowany i wynikał z awarii pojazdu.

Dowód: reklamacja (...) (...) Sp. z o.o.k. 118.

pismo z dnia 22 lutego 2017 r. k. 120

pismo z 17.02.17 i 22.02.17r. – k. 122-123

Z tytułu poniesionej przez (...) Sp. z o.o. szkody w przewozie powód zobowiązany był do zapłaty odszkodowania w wysokości odpowiadającej wartości skradzionego towaru, tj. 396.588,03 zł (równowartość kwoty 97.317,44 USD po kursie wymiany PLN/USD w wysokości 4, (...) z dnia 15 lutego 2015 r.). W dniu 28 marca 2017 r. powód zawarł z (...) Sp. z o.o. ugodę, mocą której powód zobowiązał się do zapłaty kwoty 255.267,20 zł, na zaspokojenie wszystkich roszczeń związanych z opisywaną szkodą. Powód zapłacił należność wynikającą z ugody.

Dowód: wydruk tabeli A kursów średnich NBP k 125

faktury k. 127-128

decyzja ubezpieczyciela Pozwanych z 14 czerwca 2017 r. k.130

ugoda z dnia 28 marca 2017 r. k. 137-

noty obciążeniowe i dowody zapłaty k. 144-147

W ramach postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel pozwanych - (...) S.A., przyznał powodowi odszkodowanie w wysokości 99.985,10 zł, przy czym kwota odszkodowania pomniejszona jest o wynikającą z ubezpieczenia franszyzę redukcyjną. Ponieważ bezsporna część odszkodowania stanowiła kwotę 103.090,66 zł, powód rozliczył z pozwanymi przez potrącenie pozostałą należność w wysokości 3.105,56 zł.

Bezsporne, a nadto dowód: decyzja ubezpieczyciela z 14.06.17 r., k. 130

kompensata k.135

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo okazało się nieuzasadnione w całości.

Na wstępie niniejszych rozważań wskazać trzeba, iż z uwagi na to, że miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu drogowego i miejsce przewidziane do jej dostawy w ustalonym stanie faktycznym znajdowały się w różnych krajach (przesyłkę przyjęto bowiem w Polsce, a dostarczona miała być ona do (...)), toteż w sprawie zastosowanie znajdują przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w G. 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 ze zm.), zwanej dalej Konwencją CMR. Zgodnie bowiem z brzmieniem jej art. 1 ust. 1 niniejszą 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. Zarówno przy tym Rzeczypospolita (...), jak i (...) są sygnatariuszami Konwencji CMR. Przewóz był zaś wykonywany był pojazdem w rozumieniu art. 1 ust. 2 Konwencji CMR.

Roszczenie dochodzone niniejszą sprawą powódka wywodziła z tego, iż w związku z częściowym zaginięciem towaru (kradzieżą telewizorów przewożonych na zlecenie spółki (...)) przewożonego przez przedsiębiorstwo pozwanych została obciążona przez swojego kontrahenta kwotą równą wartości wszystkich skradzionych telewizorów.

Podstawę prawną roszczenia powódki stanowił zatem art. 37 w zw. z art. 17 ust. 1 oraz z art. 3 Konwencji CMR. Zgodnie z brzmieniem art. 17 ust. 1 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. Z kolei stosownie do art. 3 przy stosowaniu niniejszej Konwencji przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniechania, za czynności i zaniechania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy ci pracownicy lub te osoby działają w wykonaniu swych funkcji. Art. 37 ma natomiast następujące brzmienie: przewoźnikowi, który na mocy postanowień niniejszej Konwencji wypłacił odszkodowanie, przysługuje roszczenie zwrotne o sumę odszkodowania, odsetki i koszty do przewoźników, którzy uczestniczyli w wykonaniu umowy przewozu, zgodnie z następującymi postanowieniami: a) przewoźnik, który spowodował szkodę, powinien sam ponosić ciężar odszkodowania, które wypłacił sam lub które wypłacił inny przewoźnik; b) jeżeli szkodę spowodowało dwóch lub więcej przewoźników, każdy z nich powinien zapłacić kwotę proporcjonalną do swej części odpowiedzialności; jeżeli podział odpowiedzialności jest niemożliwy, każdy z nich odpowiada proporcjonalnie do należnej mu części wynagrodzenia za przewóz; c) jeżeli nie można ustalić, których z przewoźników należy uznać za odpowiedzialnych, ciężar należnego odszkodowania dzieli się między wszystkich przewoźników w stosunku ustalonym pod lit. b).

Odczytywanymi z powyższych przepisów przesłankami odpowiedzialności pozwanych, jako dalszego przewoźnika, było zatem: zaginięcie przesyłki, wypłacenie przez powódkę odszkodowania nadawcy, oraz spowodowanie szkody przez pracownika pozwanego.

Spełnienie wskazanych przesłanek nie było przy tym między stronami sporne w toku procesu. Pozwany nie kwestionował bowiem, iż jego pracownik wykonując umowę przewozu zatrzymał pojazd na parkingu niestrzeżonym, na którym w nocy doszło do kradzieży sprzętu. Nie kwestionował również i tego, że powódka zaspokoila roszczenie nadawcy. Niesporne było nadto, iż ubezpieczyciel pozwanych wypłacił powódce odszkodowanie obliczone zgodnie z art. 23 ust. 3 Konwencji na kwotę 99.985,10 zł, zaś pozwani dopłacili różnicę wynikającą z franszyzy redukcyjnej w wysokości 3.105,56 zł. Pozwani tej wysokości szkody nie kwestionowali powołując się na zastosowanie art. 23 ust. 3 Konwencji CMR w brzmieniu sprzed dnia 21 lutego 2011 r., zgodnie z którym odszkodowanie nie może jednak przekraczać 25 franków za kilogram brakującej wagi brutto. Za frank uważa się złoty frank wagi 10/31 grama złota o próbie 0,900. Według strony pozwanej jej odpowiedzialność co do wysokości była zatem w oparciu o art. 23 ust. 3 konwencji CMR ograniczona do, która miała wynikać z wyczenia dokonanego na podstawie wskazanego przepisu. W niniejszej sprawie nie znajduje zastosowania art. 23 ust. 6 Konwencji CMR, zgodnie z którym wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru lub zadeklarowania specjalnego interesu w jego dostawie, zgodnie z artykułami 24 i 26. Zgodnie zaś z brzmieniem art. 24 Konwencji CMR nadawca może zadeklarować w liście przewozowym za umówioną dodatkową opłatą wartość towaru przekraczającą granicę wymienioną w ustępie 3 artykułu 23 i w tym przypadku kwota zadeklarowana zastępuje tę granicę. Sytuacja taka nie miała przy tym miejsce w stanie faktycznym niniejszej sprawy – wartość przesyłki nie została bowiem w liście przewozowym CMR zadeklarowana. Nadto ze zlecenia przewozowego nie wynika, aby z uwagi na odpowiedzialność przewoźnika przekraczającą granicę z art. 23 ust. 3 Konwencji CMR przewidziane było dodatkowe wynagrodzenie wliczone w umówiony fracht.

Powódka wskazywała jednak na treść art. 29 ust. 1 Konwencji CMR, zgodnie z którym „przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień niniejszego rozdziału, 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.

Powód w niniejszym procesie starał się wykazać, iż do szkody doszło w wyniku rażącego niedbalstwa przewoźnika, który nie zastosował się do treści zlecenia nakazującego postoje wyłącznie na parkingach strzeżonych.

Norma powyższa ma charakter normy kolizyjnej i odsyła do prawa krajowego sądu rozstrzygającego spór. Rażące niedbalstwo przewoźnika uregulowane jest m.in. w art. 86 Prawa przewozowego oraz art. 788 k.c. Rażące niedbalstwo zachodzi w przypadku przekroczenia podstawowych, elementarnych zasad ostrożności czy też ogólnie prawidłowego zachowania się w danej sytuacji, oczywistego dla każdego rozsądnego człowieka (por. M. Nesterowicz (w:) System Prawa Prywatnego, t. 7, J. Rajski (red.), Prawo zobowiązań - część szczegółowa, Warszawa 2011, s. 1009). Stwierdza się również, że rażące niedbalstwo stanowi cięższą formę winy nieumyślnej i obejmuje swym zasięgiem formę winy określaną w prawie karnym mianem lekkomyślności i specjalnie wyraźne przypadki niedbalstwa. Jako rażące niedbalstwo określa się także brak staranności, jakiej można wymagać od osób najmniej rozcigniętych (tak W. Czachórski [i in.], Zobowiązania. Zarys wykładu, Warszawa 2004, s. 214). Pojęcie niedbalstwa wiąże się z pojęciem niedołożenia przez dłużnika wymaganej staranności. Dokonując ustaleń w zakresie rażącego niedbalstwa międzynarodowego przewoźnika drogowego, nie sposób abstrahować od stopnia staranności wymaganego postanowieniami CMR, czyli najwyższej staranności (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 7 listopada 1995 r., I ACr 606/95, OSP 1998, z. 10, poz. 172). W orzecznictwie krajów europejskich rażące niedbalstwo kwalifikowane jest indywidualnie w każdej sprawie, brak w tej materii uogólnień. Dla porównania wskazać można na wyrok francuskiego C. de C. z dnia 14 grudnia 1981 r., (...) 1983, s. 51, w którym sąd stwierdził, że przewoźnik dopuszcza się rażącego niedbalstwa w sytuacji, gdy mając możliwość zaparkowania pojazdu w miejscu zamkniętym i strzeżonym, pozostawia samochód załadowany towarem bez nadzoru przez trzy kolejne noce na łatwo dostępnym placu dworcowym, choć wiedział, że ładunek ma dużą wartość i że w tym miejscu miała już miejsce kradzież pojazdu wraz z towarem. Takim też niedbalstwem w ocenie tego samego sądu, zawartej w wyroku z dnia 13 stycznia 1981 r., (...) 1981, s. 668, było pozostawienie niestrzeżonej ciężarówki, która nie była wyposażona w system antywłamaniowy, przez całą noc na ulicach (...), nawet jeśli była zamknięta, w sytuacji gdy wartość towaru była przewoźnikowi znana. Podobnie

zakwalifikowane zostało pozostawienie przez przewoźnika załadowanego pojazdu na 15 minut na drodze publicznej bez włączenia systemu antywłamaniowego bądź zaryglowania drzwi pojazdu, jeśli przewoźnik znał wartość przesyłki, a nadawca zlecił przewóz w pojeździe zaopatrzonej w środki przeciwwłamaniowe i z zaryglowanymi drzwiami (tak francuski C. de C. w wyroku z dnia 3 lutego 1987 r., (...) 1987, s. 158).

Takiej samej kalifikacji winy dokonał francuski C. de C. w wyroku z dnia 3 października 2000 r., (...) 2001, s. 92, w odniesieniu do zachowania się przewoźnika, który pozostawił pojazd wraz z towarem na weekend w miejscu niestrzeżonym, pomimo możliwości pozostawienia go na składzie, jak również H. R. w wyrokach z dnia 22 stycznia 2002 r. i z dnia 11 października 2002 r., (...) 2004, s. 658, w których uznał kwalifikowane niedbalstwo przewoźnika, który pozostawił na noc samochód z przesyłką w postaci papierosów, oraz przewoźnika, który zignorował instrukcje pozostawienia kontenera z towarem na czas weekendu na specjalnym terminalu kontenerowym. Podobnie C. d'A. di M. w wyroku z dnia 26 maja 1981 r., FP 1981, s. 242-251, który za kwalifikowane niedbalstwo przewoźnika uznał zaparkowanie pojazdu z cennym ładunkiem na drodze, blisko dobrze strzeżonych magazynów. Także w państwach, w których nie stosuje się pojęcia rażącego niedbalstwa (np. w (...)), zapadają podobne wyroki w analogicznych sytuacjach. Akcentowana jest w nich świadomość przewoźnika (kierowcy) odnośnie do możliwości powstania szkody. Na tle podobnych stanów faktycznych zob. np. wyrok T. de C. de B. z dnia 25 maja 1992 r., (...) 1994, s. 762, w którym stwierdzono, że niedbalstwem, które z punktu widzenia prawa belgijskiego zrównane jest w skutkach ze złym zamiarem, jest pozostawienie pojazdu bez nadzoru z towarem w centrum M. - miejscu znanym z kradzieży ciężarówek z ładunkiem - jeżeli kierowca świadomy ryzyka kradzieży zlekceważył otrzymaną instrukcję, aby pozostawiać pojazd jedynie na strzeżonych parkingach. Jednak np. w wyroku (...) z dnia 6 czerwca 2007 r., TR 2007, s. 423-425 sąd uznał, że nie można mówić o winie kwalifikowanej, pomimo że pojazd zaparkowany został na parkingu niestrzeżonym, z tego powodu, że przewoźnik nie został poinformowany o rodzaju towaru (komputerowe dyski twarde), nie miał zatem świadomości ryzyka. Ponadto parking był oświetlony, a pojazd był zaparkowany w pobliżu innego pojazdu, co utrudniało zdaniem sądu kradzież. (D. A., K. W., Komentarz do art.29 konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR))

W niniejszej sprawie materiał dowodowy nie pozwala przyjąć, iż pracownik pozwanych dopuścił się rażącego niedbalstwa. W szczególności nie można uznać, iż kierowca miał obowiązek zatrzymania się na postój w miejscowości P., skąd do celu dzieliło go ok. 1,5 godziny drogi, a brak tego postoju automatycznie przesądza o niezachowaniu należytej staranności. Nie sposób bowiem przyjąć, że powinien się on spodziewać uszkodzenia opony, co było bezpośrednią przyczyną zjechania na postój. Z zeznań świadka Z. P. jednoznacznie bowiem wynika, że zatrzymanie pojazdu zostało wymuszone odczuciem dyskomfortu jazdy i ściągania pojazdu. Oczywistym jest, że kierowca miał obowiązek sprawdzić stan pojazdu w sytuacji, gdy cokolwiek budziło jego niepokój. Stwierdzenie uszkodzenia opony i konieczność jej wymiany spowodowały również obowiązek skorzystanie z przerwy w pracy kierowcy. Zaznaczyć należy, iż kierowca nie zatrzymał się w dowolnym miejscu ale na parkingu, na którym zatrzymywały się pojazdy ciężarowe, plac był oświetlony i monitorowany z okolicznego całodobowego baru. W sytuacji nieplanowanego postoju uznać należy, iż wybrane miejsce w sposób uzasadniony mogło być uznane przez kierowcę za bezpieczne. Dodatkowo wskazać należy, iż kierowca nie pozostawił pojazdu bez dozoru, nie oddalił się od niego, a wręcz przeciwnie, w czasie kradzieży był w kabinie. Zdecydowana zuchwałość kradzieży nie mogła być przez niego przewidziana, a tym samym nie można oczekiwać, by w tej sytuacji mógł podjąć jeszcze inne środki ostrożności. Sąd uznał więc, iż postój został wymuszony okolicznościami niezależnymi od kierowcy, nie jego wolą zatrzymania się na nocny postój (co rzeczywiście mógłby zrobić na poprzedzającym na trasie parkingu), ale wyłącznie uszkodzeniem opony, czego nie mógł przewidzieć mijając parking strzeżony. Także wybór miejsca zatrzymania, zwłaszcza wobec wskazanego wyżej niepozostawienia pojazdu bez nadzoru, uznać należy za usprawiedliwiony w okolicznościach sprawy. Dodatkowo wskazać należy, iż treść zeznań świadka nie pozostaje w sprzeczności z notatką sporządzoną przez niego dla powoda po zdarzeniu. Wynika z niej bowiem jednoznacznie, że powodem zjechania na parking było ściąganie pojazdu, a przy okazji kierowca zamierzał zrobić przerwę 45 minutową. Z uwagi na czas zmiany opony nie mógł kontynuować jazdy. Treść powyższego oświadczenia koresponduje z treścią zeznań świadka i potwierdza, że postój na parkingu, na którym doszło od kradzieży, nie był planowany i wynikał z okoliczności niezależnych od kierowcy. Co więcej, kierowca nie

miał świadomości wartości przewożonego towaru, wiedział jedynie, że wiezie telewizory. Natomiast ich wartość nie została nigdzie przez zlecającego wyrażona.

Powyższe okoliczności nie pozwalają przyjąć, że kierowca dopuścił się rażącego niedbalstwa przy wykonywaniu przewozu, a tym samym pozwani nie odpowiadają za pełną szkodę.

Wobec oddalenia powództwa w całości powódkę należało w świetle art. 98 k.p.c. uznać za stronę przegrywającą w niniejszym procesie i zasądzić od niej na rzecz pozwanych koszty procesu, na które składa się wynagrodzenie pełnomocnika ustalone na podstawie §2 pkt 6 w zw. z §15 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. 2015, poz. 1800 ze zm.) w kwocie 5400 zł powiększoną o 17 złotych opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Mając na uwadze powyższe, Sąd orzekł jak w sentencji.

ZARZĄDZENIE

1. (...)
2. (...)
3. (...)