

UZASADNIENIE

W pozwie z 26 października 2020 r. J. O. wniósł o zasądzenie od (...) spółki akcyjnej w W. kwoty 90.000 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 22 listopada 2019 r. W uzasadnieniu podał, że dochodzi odszkodowania za szkodę powstałą w związku z kradzieżą towaru, za którą ponosił odpowiedzialność jako przewoźnik drogowy w ruchu międzynarodowym. Powód domaga się kwoty, jaką zapłacił M. O. , na zlecenie którego wykonywał przewóz.

W odpowiedzi na pozew pozwana wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanej kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W uzasadnieniu pozwana zakwestionowała legitymację czynną powoda, faktyczne wykonywanie przez powoda zarobkowego przewozu towarów, dołożenie przez powoda wymaganej staranności w zabezpieczeniu pojazdów i towaru, wysokość roszczenia głównego, roszczenie odsetkowe. Pozwana powołała się także na przesłanki wyłączające jej odpowiedzialność, w szczególności rażące niedbalstwo przewoźnika; podniosła nadto zarzut przedawnienia roszczenia.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 20 listopada 2017 r. powód J. O. w ramach prowadzonej działalności gospodarczej zawarł z pozwaną umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym potwierdzoną polisą nr (...).066.315. Przedmiotem ubezpieczenia była odpowiedzialność cywilna powoda (ubezpieczonego) jako przewoźnika drogowego z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu w ruchu międzynarodowym. Sumę ubezpieczenia ustalono na kwotę 250.000 euro na każdy wypadek ubezpieczeniowy. Umowa obejmowała okres ubezpieczenia od 30 listopada 2017 roku do 29 listopada 2018 roku.

Integralną część umowy ubezpieczenia stanowiły „Warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i międzynarodowym – zakres rozszerzony” (...) (...)(...)

Zgodnie z § 3 ust. 3 lit. c) powyższych „Warunków ubezpieczenia (...)” ochroną ubezpieczeniową nie jest objęta odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego jako przewoźnika za szkody powstałe na skutek pozostawienia pojazdu bez opieki.

Zgodnie z definicją pozostawienia pojazdu bez opieki zawartą w § 4 ust. 17 jest to fizyczne opuszczenie przez kierowcę kabiny pojazdu i pozostawienie pojazdu wraz z ładunkiem poza miejscami opisanymi w § 8 ust. 2.1. oraz za wyjątkiem opisanym w § 8 ust. 2.2. i 2.3. umowy ubezpieczenia.

Zgodnie z § 8 ust. 2.1 postój pojazdu dopuszczalny jest wyłącznie: na parkingu strzeżonym (lit.a), na parkingu dla samochodów ciężarowych, położonym przy dużej stacji benzynowej, która: czynna jest całą dobę, której teren jest monitorowany i oświetlony oraz która jest umiejscowiona bezpośrednio przy głównej drodze [za którą uważa się autostradę, drogę ekspresową, drogę międzynarodową/trasy europejskie oznakowane numerem jednocyfrowym lub trzycyfrowym poprzedzonym literą E oraz drogę posiadającą status drogi krajowej] (lit.b); na parkingu zlokalizowanym bezpośrednio przy hotelu/motelu położonym przy głównej drodze, pod warunkiem, że parking ten jest przystosowany do postoju pojazdów ciężarowych (lit.e); na parkingu przystosowanym do postoju pojazdów ciężarowych [np. M.], położonym bezpośrednio przy autostradzie lub drodze ekspresowej (lit. f).

Dowód: wydruk z (...) k. 60,

polisa nr (...).066.315 k. 67-67v.,

„Warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i międzynarodowym – zakres rozszerzony” (...) (...) (...) k. 598 – 603v.

Powód oraz jego brat M. O., który także prowadzi działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego, od kilkunastu lat współpracują w zakresie wykonywania usług transportowych. To M. O. zajmuje się pozyskiwaniem kontrahentów; niektóre przewozy zleca dalej powodowi. Jednym ze stałych kontrahentów jest D. A/S z siedzibą w (...). Spółka ta przewozi towary pomiędzy swoimi magazynami znajdującymi się różnych miastach. Na początku współpracy M. O. ustnie ustalił z przedstawicielem D. zasady realizacji przewozów i ich rozliczenia, miejsca załadunku i rozładunku. Od tej pory realizowane są przez niego przewozy na stałych liniach; 2 linie obsługiwane są zaś przez J. O.

M. O. rozlicza się z J. O. na podstawie not uznaniowych wystawianych przez spółkę (...). Powód wystawia fakturę bezpośrednio na rzecz D. (...) z tytułu przewozów na liniach przez niego realizowanych; podobnie M. O. wystawia fakturę na D. (...) za przewozy realizowane przez siebie. Faktury te nie są przesyłane duńskiej spółce. Spółka (...) płaci należności na rachunek M. O.; ten ostatni dokonuje przelewów na rzecz powoda, odliczając z noty należności za linie przez siebie obsługiwane.

J. O. (zleceniobiorca) zawarł z M. O. (zleceniodawcą) umowę nazwaną „stałym zleceniem transportowym”, datowaną na 1 stycznia 2018 r. Przedmiotem umowy było świadczenie przez zleceniobiorcę stałych codziennych przewozów towarów - załadowanych kontenerów wymiennych (...) na trasie D. K. (...) - D. W. (...) - D. O. (...) - D. K. (...) od poniedziałku do piątku z wyjątkiem dni świątecznych. Strony ustaliły stałą stawkę frachtu w wysokości 1416,40 euro.

Dowód: stałe zlecenie transportowe k. 1.01.2018 r. k. 68 – 69,

zeznania świadka M. O. k. 832 – 837,

przesłuchanie J. O. k. 1516 – 1520.

J. O. zatrudniał następujących pracowników w charakterze kierowców:

- P. B. od 5 grudnia 2016 r.,

- K. M. (1) od 1 stycznia 2018 r.,

- B. S. od 1 stycznia 2018 r.,

- S. K. od 5 czerwca 2016 r.,

- M. K. od 21 sierpnia 2016 r.,

- T. W. od 6 kwietnia 2018 r.,

- R. Ź. od 19 lutego 2017 r.,

Dowód: umowy o pracę k. 750 – 777.

W dniu 9 listopada 2018 r. kierowca powoda S. K. wyruszył pojazdem o numerze rejestracyjnym (...) z magazynów firmy (...) w K. (...) do Ü. (...) z dwoma zaplombowanymi kontenerami D..

W dniu 9 listopada 2018 r. kierowca powoda T. W. wyruszył pojazdem o numerze rejestracyjnym (...) z magazynów firmy (...) w K. (...) do W. (...) z zaplombowanymi kontenerami.

W dniu 9 listopada 2018 r. kierowca powoda K. M. (2) wyruszył pojazdem o numerze rejestracyjnym (...) z magazynu firmy (...) w W. (...) z zaplombowanymi kontenerami.

W dniu 10 listopada 2018 r. kierowca powoda K. M. (1) wyruszył pojazdem o numerze rejestracyjnym (...) z magazynu firmy (...) w Ü. (...) z zaplombowanymi kontenerami.

Z uwagi na zakaz ruchu pojazdów ciężarowych po drogach Unii Europejskiej weekendy i konieczność zmiany kierowcy wynikającą z czasu pracy oraz na to, że dostawa ładunku do magazynów firmy (...) została zaplanowana na 12 listopada 2018 r. - wszystkie powyższe pojazdy zostały pozostawione na terenie płatnego parkingu w miejscowości S. (...).

W przedsiębiorstwie powoda funkcjonował taki system pracy, że od piątku do soboty rano kierowcy zjeżdżali na parking niedaleko mieszkania służbowego w tym celu wynajętego, zostawiali tam pojazdy i na weekend wracali do Polski.

Po zaparkowaniu pojazdów w dniu 10 listopada 2018 r. na parkingu w S. kierowcy wspólnie udali się służbowym busem do Polski. W dniu 11 listopada 2018 r. zmiennicy kierowców udali się na parking w celu kontynuowania przewozu jednak nie zastali tam pojazdów, pozostawionych przez ich poprzedników.

Dowód: listy przewozowe CMR nr (...), (...), (...), (...), (...), (...), k. 73 – 78,

zeznania świadka K. M. (1) k. 829 – 832,

zeznania świadka S. K. k. 924 – 926,

zeznania świadka K. M. (2) k. 1514-1515,

zeznania świadka T. W. k. 929 – 930.

zeznania świadka M. O. k. 832 – 837,

zeznania świadka P. B. k. 837 – 839,

zeznania świadka B. S. k. 928 – 929,

zeznania świadka M. K. k. 931 – 932,

zeznania świadka R. Ż. k. 1503 – 1505,

W wyniku przeprowadzonych czynności poszukiwawczych przez Policję i powoda przy wykorzystaniu systemu (...) odnaleziono trzy pojazdy z pustymi kontenerami. Nie odnaleziono czwartego pojazdu z dwoma kontenerami. Tylko niewielka część skradzionego towaru została znaleziona; były to serwery do sprzętu medycznego.

Dowód : zeznania świadka M. O. k. 832 – 837,

zeznania świadka J. F. k. 926 – 928,

przesłuchanie J. O. k. 1515 – 1519.

Parking (...), na którym zostały zaparkowane pojazdy, położony jest przy autostradzie (...) w pobliżu całodobowej stacji paliw S., restauracji (...) oraz A.-S. R. w miejscowości S. w Niemczech. Nie jest to parking strzeżony, jednak wjazd zabezpieczony jest szlabanem, możliwy jest dopiero po uiszczeniu stosownej opłaty i użyciu karty parkingowej. Stacja paliw S. wyposażona jest w monitoring, przy szlabanie również znajduje się kamera skierowana w kierunku pojazdu wyjeżdżającego. W bezpośrednim sąsiedztwie parkingu znajdują się przedsiębiorstwa i magazyny różnych firm. Parking jest oddzielony od autostrady jedynie pasem zieleni; od strony autostrady ogrodzony siatką. Aby dostać się na parking trzeba zjechać zjazdem z autostrady i przejechać ok. 300 m. Parking jest oświetlony. Niemożliwy jest wjazd samochodem ciężarowym na parking w inny sposób niż przez szlaban. Natomiast jest możliwy wjazd samochodem osobowym, bowiem między betonowymi zaporami odgradzającymi parking od restauracji (...) występują odstępy o szerokości około 2 metrów.

Kierowcy opracowali system przekazywania dokumentów i kluczy, które były zostawiane w biurze siedziby firmy powoda w pokoju kierowców zamkniętym na kod bądź w służbowym busie na parkingu siedziby firmy w Polsce, tak by zmiennicy mogli je odebrać. W przypadku biletów parkingowych stosowano często praktykę pozostawiania ich w pojazdach pozostawionych na parkingu, aby ich nie zgubić; niektórzy kierowcy zabierali je ze sobą i chowali do teczek z dokumentami. Bilety te nie były przypisane do konkretnego pojazdu (nie był wpisany w nich numer rejestracyjny pojazdu).

Do każdego pojazdu były także kluczyki zapasowe, które schowane były w ramie ciągnika na wypadek potrzeby skorzystania z serwisu zagranicą oraz ewentualnego zatrzaśnięcia pojazdu z kluczykami głównymi. O fakcie tym wiedział pierwotnie tylko M. O. i J. O.. Około roku przed powstaniem szkody zdarzyło się, że kierowca K. M. (1), który udał się na parking w celu zmiany innego kierowcy, stwierdził, że sobą zapomniał wziąć kluczyki. Wówczas, po skontaktowaniu się z powodem ten przekazał mu informację o schowanych w ramie zapasowych kluczykach. Podobna sytuacja spotkała kierowcę M. K., któremu zatrzasnął się samochód. Kierowca skontaktował się z pożyczonym telefonem z członkiem swojej rodziny, ten zaś skontaktował się z powodem. Powód przekazał wówczas kierowcy informację o miejscu ukrycia kluczyków zapasowych. Aby otworzyć zaślepkę, za którą znajdowały się kluczyki, niezbędne było skorzystanie ze śrubokrętu.

Dowód: rzuty z mapy satelitarnej k. 606, 722, raport z oględzin k. 629 – 627, raport wstępny k. 628 – 633, wyniki oględzin k. 634 – 641v, wydruk ze strony internetowej k. 778, zeznania świadka K. M. (1) k. 829 – 832 zeznania świadka M. O. k. 832 – 837,

zeznania świadka P. B. k. 837 – 838,

zeznania świadka S. K. k. 924 – 926,

zeznania świadka B. S. k. 928 – 929,

zeznania świadka T. W. k. 929 – 930,

zeznania świadka M. K. k. 931 – 932,

zeznania świadka R. Ż. k. 1503 – 1505,

zeznania świadka K. M. (2) k. 1514-1515,

przesłuchanie J. O. k. 1515 – 1519.

Pojazdy stanowiące przedmiot kradzieży wraz z naczepami były przedmiotem umów leasingu zawartych przez powoda z (...) S.A.

Dowód: dowody rejestracyjne pojazdów z umowami leasingu k. 779 – 806.

W e-mailu z 12 listopada 2018 r. skierowanym do pracownika M. D. (...) poinformował, że z uwagi na to, iż towary znajdowały się pod opieką jego firmy to ponosi odpowiedzialność za szkody.

Dowód: e-mail z 12.11.2018 r. z tłumaczeniem przysięgłym k. 1456 – 1457.

Ubezpieczyciel spółki (...)/S przeprowadził postępowanie likwidacyjne pod numerami (...), (...), (...), (...).

M. A/S wypłaciła odszkodowanie na rzecz spółki (...) w łącznej kwocie 224.782,88 zł, na którą składały się: 79.525,92 euro w związku z kradzieżą przesyłek objętych zbiorczym numerem szkody (...); 70.875,20 euro w związku z kradzieżą przesyłek objętych zbiorczym numerem szkody (...); 22.626,92 euro w związku z kradzieżą przesyłek objętych zbiorczym numerem szkody (...); 51.754,82 euro w związku z kradzieżą przesyłek objętych zbiorczym numerem szkody (...).

Dowód: zestawienia szkody k. 79 – 82, raporty szkody, noty kredytowe, faktury, oświadczenia „general release”, zestawienia faktur, raporty o zdarzeniu, reklamacje, dowody dostawy, listy przewozowe, korespondencja k. 83 - 561, faktury z tłumaczeniem powoda k. 945 – 1366, listy przewozowe, dowody dostawy, zestawienia szkód, raporty szkody, noty kredytowe, oświadczenia, pisma w sprawie szkody z tłumaczeniem przysięgłym k. 1367 – 1386, 1395 – 1415, 1418 – 1453, 1456 – 1498.

W piśmie z 13 grudnia 2018 r. w sprawie oznaczonej sygn. (...) M. I. A/S jako ubezpieczyciel firmy (...) obciążyła M. O. jako przewoźnika, (a jednocześnie zleceniodawcę powoda), kwotą 132.228,61 euro tytułem szkody powstałej w związku ze stratą towaru wzywając jednocześnie do jej zapłaty.

W piśmie z 18 grudnia 2018 r. w sprawie oznaczonej sygn. (...) M. I. A/S jako ubezpieczyciel firmy (...) obciążyła M. O. jako przewoźnika, (a jednocześnie zleceniodawcę powoda), kwotą 110.616,60 euro tytułem szkody powstałej w związku ze stratą towaru wzywając jednocześnie do jej zapłaty.

W kolejnym piśmie z 18 grudnia 2018 r. w sprawie oznaczonej sygn. (...) M. I. A/S jako ubezpieczyciel firmy (...) obciążyła M. O. jako przewoźnika, (a jednocześnie zleceniodawcę powoda), kwotą 64.772,16 euro tytułem szkody powstałej w związku ze stratą towaru wzywając jednocześnie do jej zapłaty.

W następnym piśmie z 18 grudnia 2018 r. w sprawie oznaczonej sygn. (...) M. I. A/S jako ubezpieczyciel firmy (...) obciążyła M. O. jako przewoźnika (a jednocześnie zleceniodawcę powoda) kwotą 37.945,60 euro tytułem szkody powstałej w związku ze stratą towaru wzywając jednocześnie do jej zapłaty.

Dowód: pismo z 13.12.2018 r. z tłumaczeniem przysięgłym k. 562, 1454 – 1455, pismo z 18.12.2018 r. z zestawieniem k. 564 – 564v., pismo z 18.12.2018 r. z zestawieniami k. 568 – 594, pismo z 18.12.2018 r. z tłumaczeniem przysięgłym k. 1416 – 1417.

J. O. zgłosił pozwanej szkodę polegającą na kradzieży ładunków w trakcie transportu.

W piśmie z 30 września 2019 r. pozwana poinformowała powoda, że nie stwierdziła zaistnienia swojej odpowiedzialności w rozumieniu zawartej umowy ubezpieczenia nr 04.066.315 podając, że zgodnie z warunkami ubezpieczenia ochroną ubezpieczeniową nie jest objęta odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego przewoźnika za szkody powstałe wskutek pozostawienia pojazdu bez opieki.

Dowód: pismo z 30.09.2019 r. k. 595 – 595v.

W dniu 13 lutego 2019 r. Policja w Niemczech sporządziła raport końcowy ze śledztwa w sprawie kradzieży 4 ciężarówek. Wskazano w nim, że kradzież nie wymagała przełamania jakichkolwiek zabezpieczeń. Nie było śladów włamań.

Dowód: raport z 13.02.2019 r. k. 710 – 720v., zdjęcia k. 721 – 721v.,

zeznania świadka J. F. k. 926 – 927.

W dniu 6 grudnia 2019 r. M. O. zawarł z J. O. porozumienie, w której wskazano, że M. O. w celu uniknięcia kosztownego procesu na terenie Niemiec i egzekucji, podpisał w dniu 5 grudnia 2019 r. porozumienie – ugodę z M., w którym zobowiązał się do zwrotu wypłaconych przez M. odszkodowań do limitu kwotowego z art. 23 Konwencji CMR wynoszącego 285.602,38 SDR. Powód jako przewoźnik faktyczny zobowiązał się do zwrotu na rzecz zleceniodawcy - M. O. zapłaconych przez niego tytułem szkody kwot do limitu kwotowego wynikającego z art. 23 CMR wynoszącego 285.602,38 SDR.

W dniu 12 grudnia 2019 r. M. O. podpisał umowę przesłaną mu przez M. I. A/S pismem przewodnim 3.12.2019 r., w której bezwarunkowo i nieodwołanie przyznał swoją odpowiedzialność za szkodę zgodnie z art. 23 CMR. W treści umowy wskazano, że M. do dnia zawarcia umowy zapłacił na rzecz różnych właścicieli ładunku kwotę 224.782,86 euro

z tytułu szkody. M. O. zobowiązał się do zapłaty na rzecz M. tej kwoty w ratach. Pierwsza rata ustalona na kwotę 50 000 euro miała być płacona do 30 listopada 2019 r. Kolejne raty w wysokości 10 000 euro miały być płatne miesięcznie aż do całkowitej spłaty kwoty 224.782,86 euro.

M. O. rozpoczął w dniu 12 grudnia 2019 r. spłatę należności objętej porozumieniem.

Dowód: pismo z 3.12.2019 r. z tłumaczeniem przysięgłym k. 607, 1458 – 1459,

umowa z tłumaczeniem przysięgłym k. 607v – 608v., 1460 – 1463v.,

wyciągi z rachunku bankowego k. 609 – 612 z tłumaczeniami przysięgłymi k. 1387 – 1394,

porozumienie z 6.12.2019 r. k. 613 – 615,

zeznania świadka M. O. k. 832 – 837,

przesłuchanie J. O. k. 1515 – 1519.

W piśmie z 20 grudnia 2019 r. pozwana, w odpowiedzi na wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy, poinformowała o braku podstaw do zmiany decyzji z 3 października 2019 r. i podtrzymała stanowisko dotyczące odmowy przyjęcia odpowiedzialności odszkodowawczej.

Dowód: pismo z 20.12.2019 r. k. 597 – 597v.

W piśmie z 23 stycznia 2020 r. powód złożył odwołanie od decyzji o odmowie wypłaty odszkodowania z 30 września 2019 r. wzywając do jej zmiany i wypłaty na rzecz powoda w terminie 14 dni kwoty 224.782,86 euro wynikającej z porozumienia z 6 grudnia 2019 r.

Dowód: odwołanie z 23.01.2020 r. k. 604 – 605.

W piśmie z 26 lutego 2020 r. pozwana, w odpowiedzi na odwołanie, podtrzymała stanowisko o braku podstaw do zmiany decyzji odmawiającej przyjęcia odpowiedzialności odszkodowawczej. Dalej wskazała, że stosownie do § 9 ust. 10 warunków ubezpieczenia porozumienia zawarte przez ubezpieczonego z M. O. nie wywołują żadnych skutków prawnych.

Dowód: pismo z 26.02.2020 r. k. 616 – 617.

Do dnia 17 września 2020 r. powód dokonał na rzecz M. O. zapłaty w łącznej kwocie 90.000 euro.

Dowód: potwierdzenia przelewów k. 618 – 620.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Powództwo oparte jest na przepisie art. 822 §1 k.c., który stanowi, że przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony.

Fakty istotne dla rozstrzygnięcia sprawy ustalono w oparciu o dowody z dokumentów, których autentyczność nie była kwestionowana przez strony, zeznania świadków i przesłuchanie powoda. Sąd nie znalazł podstaw do odmowy wiarygodności zeznaniom świadków (w większości kierowców); ich zeznania co do praktyki postępowania z dokumentami i kluczami po pozostawieniu pojazdu na parkingu, jak również opis samego parkingu, jego usytuowania względem autostrady i innych obiektów oraz zasad funkcjonowania parkingu były w znacznej mierze ze sobą zbieżne.

Sąd nie uwzględnił wniosków strony pozwanej zgłoszonych w punkcie 6 odpowiedzi na pozew oraz punkcie 3 pisma z 23.02.2022 r. o zobowiązanie do złożenia dokumentów oraz pominął dowody z dokumentów, których złożenia domagała się pozwana, uznając je za nieistotne dla rozstrzygnięcia sprawy. W szczególności nie miały znaczenia dla oceny zakresu szkody powstałej w trakcie wykonywania przewozu międzynarodowego okoliczności związane z przyznaniem M. O. pomocy finansowej przez (...) S.A. w ramach realizacji tzw. Tarczy Finansowej (...) dla Firm i (...) związku z pandemią. Ewentualne środki przyznane w ramach tej pomocy pozostawały bez związku ze szkodą związaną z kradzieżą kontenerów. Nie było też podstaw do zobowiązywania do złożenia informacji i dokumentów dotyczących postępowania likwidacyjnego prowadzonego przez ubezpieczyciela M. O., Pozwany nie zamierzał bowiem w ten sposób udowodniać podnoszonych twierdzeń, lecz dopiero poszukiwać materiałów, które mogłyby posłużyć do postawienia zarzutu braku szkody.

Nie uwzględniono także wniosku pozwanego, zgłoszonego tuż przed zamknięciem rozprawy, o zobowiązanie powoda do złożenia dokumentów, na podstawie których wypłacane było odszkodowanie na rzecz M. O.. W świetle art. 205³ §2 zd. 2 k.p.c. wniosek ten był spóźniony, zaś powód nie uprawdopodobnił, że potrzeba złożenia wniosku powstała dopiero po złożeniu zeznań przez powoda. Już do pozwu dołączono dowody przelewów ze strony powoda na rzecz M. O., w których wskazano jako tytuł płatności „nota ...”, a zatem nie było przeszkód, by wyjaśnić ewentualne wątpliwości w tym zakresie na wcześniejszym etapie postępowania.

Powód domagał się wypłaty odszkodowania za szkodę z tytułu kradzieży towaru powstałą w czasie realizacji przez niego przewozu towarów w międzynarodowym transporcie drogowym. Tym samym powoływał się na swój status przewoźnika i odpowiedzialność za szkodę wynikającą z art. 17 ust. 1 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w G. 19 maja 1956 r. (Dz.U. 1962 Nr 49, poz. 238). Zgodnie z tym przepisem 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. Przypomnieć przy tym trzeba, że zgodnie z art. 1 ust. 1 Konwencji stosuje się ją 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.

Postępowanie dowodowe obejmujące przede wszystkim zeznania świadków nie dawało podstaw do przyjęcia, iż spełniona została, powoływana jeszcze na etapie postępowania likwidacyjnego, przesłanka wyłączająca odpowiedzialność ubezpieczyciela, ujęta w § 3 ust. 3 pkt c § 4 pkt 17 warunków ubezpieczenia (WU), a przejawiająca się w pozostawieniu pojazdu bez opieki, tj. w miejscu innym, niż opisane w § 8 ust. 2.1. Z materiału dowodowego wynika, że parking, na którym pozostawiono pojazdy spełniał wymagania określone w § 8 ust. 2.1. lit. b), w szczególności położony był przy całodobowej stacji benzynowej, monitorowanej, oświetlonej i umiejscowionej bezpośrednio przy autostradzie. Wniosku o bezpośrednim położeniu względem autostrady nie zmieniał fakt, iż w celu wjazdu na stację (i parking) trzeba było zjechać z autostrady, zaś wjazd na teren parkingu znajdował się około 300 m od autostrady. Istotne jest bowiem, że teren stacji i parkingu przylegał bezpośrednio do autostrady; oddzielony był jedynie pasem zieleni.

Nie wykazano również, by przewóz, w trakcie którego doszło do szkody dotyczył ładunków niebezpiecznych; w szczególności brak jest dowodu, że dotyczył kategorii, które nie były objęte ochroną na podstawie § 3 ust. 5 d) WU.

Niemniej, słuszny okazał się zarzut, iż pozwany nie ponosi odpowiedzialności za szkodę na podstawie art. 827 § 1 k.c. z uwagi na rażące niedbalstwo ubezpieczonego.

W ocenie Sądu nie została spełniona wprawdzie przesłanka z §1 ust. 6 zd. 2, wyłączająca z ochrony ubezpieczeniowej szkody powstałe w związku z naruszeniem obowiązków nałożonych na ubezpieczonego postanowieniami warunków ubezpieczenia. Nie wykazano w niniejszym postępowaniu, by doszło do naruszenia postanowień tych warunków. W szczególności nie można zarzucać naruszenia § 8 ust. 2.5., który nakazywał kierowcy podczas postoju zabrać dokumenty pojazdu oraz dokumenty związane z wykonywanym przewozem. Do tej kategorii zaliczyć należy

przede wszystkim listy przewozowe CMR, ewentualnie dokumenty dotyczące załadunku czy umowy. Tego rodzaju dokumenty, jak wynikało z zeznań świadków, zabierane były przez kierowców w teczkach i pozostawiane dla ich zmienników bądź w biurze powoda, bądź w busie, którym kierowcy pokonywali trasę na parking. Z zeznań kierowców wynikało natomiast, że częstą praktyką było pozostawianie w pojazdach listów parkingowych. Te jednak, w ocenie Sądu, nie mieszczą się pojęciu dokumentów związanych z przewozem, tym bardziej, że nie wskazywały nawet numerów rejestracyjnych pojazdu.

Za spełnioną natomiast uznać należy przesłankę z § 3 ust. 1. 2 WU, według którego ochroną nie jest objęta odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego jako przewoźnika za szkody wyrządzone umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez właściciela.

Przejawem rażącego niedbalstwa było pozostawienie kluczyków zapasowych w ramach pojazdów zaparkowanych w Niemczech. Sam fakt schowania ich w ramach pojazdów przy jednoczesnej wiedzy o tym fakcie jedynie po stronie powoda i jego brata M. O. nie oznaczałby takiej kwalifikacji, skoro w istocie objęty byłby tajemnicą, zaś sposób umieszczenia kluczyków – jak wynikało z zeznań świadków – nie był łatwy do wykrycia. Kwalifikacja postępowania powoda powinna jednak ulec zmianie najpóźniej po 2 zdarzeniach, w wyniku których kierowcy zmuszeni zostali do skorzystania z zapasowych kluczyków. W tym czasie wiedzę na ten temat miało co najmniej 2 kierowców : K. M. (1) i M. K.. Z zeznań świadków wynika nadto, że o schowaniu kluczyków zapasowych wiedzieli także S. K. i B. S.. Zauważyć przy tym trzeba, że pozostali kierowcy, a w konsekwencji także osoby trzecie, mogły się z łatwością o tym dowiedzieć. Nieuniknione bowiem jest, że kierowcy dzielą się tego rodzaju informacjami. Pozostawienie zatem bez zmian dotychczasowej praktyki, przy jednoczesnej świadomości, iż wiedza na temat zapasowych kluczyków nie jest już objęta tajemnicą, świadczy o rażącym niedbalstwie ze strony powoda. Powód mógł i powinien się liczyć z tym, że informacja ta może trafić, choćby w sposób przypadkowy, do osób trzecich.

Z materiału dowodowego, w szczególności raportu końcowego ze śledztwa (k.874 i nast.), jak również zeznań świadków wynika przy tym, że pozostawienie w ramach pojazdów kluczyków zapasowych miało związek z kradzieżą pojazdów. Wprawdzie nieprawdziwe okazały się zarzuty, jakoby kierowcy, którzy zgłosili szkodę na Policji nie mieli żadnych kluczyków; przeczą temu zeznania świadków w tym zakresie. Niemniej, z raportu Policji wynika, że w przypadku 3 odnalezionych pojazdów nie było śladów włamania. Także z zeznań świadka M. K. wynika, że kluczyki zapasowe znaleziono, (choć nie wszystkie), w kabinach samochodów. Nawet jeśli, jak utrzymywał powód, samo otwarcie pojazdów mogło nastąpić bez potrzeby wykorzystania zapasowego kluczyka, to nadal niezbędny był on do uruchomienia i dalszego prowadzenia pojazdu.

Uzasadniony okazał się także zarzut dotyczący niewykazania przez powoda, iż wykonywał zarobkowy przewóz drogowy. Sam fakt wykonywania przez powoda przewozu, podczas którego doszło do kradzieży, został, zdaniem Sądu, udowodniony. Wprawdzie danych powoda nie ma w żadnym z listów CMR, list przewozowy zaś - zgodnie z art. 9 ust. 1 Konwencji - w braku przeciwnego dowodu stanowi dowód zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika. Brak wpisania powoda w liście przewozowym nie wyłączało dokonania ustaleń faktycznych w oparciu o pozostałe dowody. Zeznania świadków – w większości pracowników powoda (kierowców) - potwierdzają, że to właśnie powód był faktycznym przewoźnikiem; do akt dołączono zarówno umowy o pracę, jak i umowy leasingu, z których wynika, że to w dyspozycji powoda pozostawały samochody, którymi realizowano przewóz. Konstatacja ta nie oznacza automatycznie, że realizowany przez powoda przewóz miał charakter zarobkowy, jak wymaga tego art. 1 Konwencji.

Z zeznań powoda i M. O. wynika, że rozliczanie finansowe następuje na podstawie not, które D. przesyła M. O., powód zaś wystawia faktury bezpośrednio na rzecz D. (choć nie są one przesyłane odbiorcy), nie zaś na rzecz M. O.. Wprawdzie kwestia wystawiania faktury Vat i ewentualnego odprowadzania podatku ma wtórne znaczenie dla cywilnoprawnej oceny relacji powoda i M. O., jednakże pośrednio świadczyć może o sposobie postrzegania przez nich swoich obowiązków. Pomimo braku wystawiania przez powoda dokumentu rozliczeniowego na rzecz M. O., ten ostatni – jak wyjaśnił powód - dokonywał zapłaty odliczając z noty D. przewozy zrealizowane przez siebie.

Wskazane wyżej wątpliwości nabierają znaczenia w świetle postanowień § 1 ust. 3 WU. Zgodnie z tym postanowieniem ochrona ubezpieczeniowa obejmuje odpowiedzialność cywilną jaką ubezpieczony ponosi z tytułu zawartych umów przewozu również w sytuacji, gdy list przewozowy lub inny dokument przewozu spełniający wymogi ustawy Prawo przewozowe lub konwencji CMR nie jest wystawiony na ubezpieczonego, pod warunkiem że zawarcie przez ubezpieczonego umowy przewozu i/lub jej faktyczne wykonywanie przez ubezpieczonego jako podwykonawca lub przewoźnik sukcesywny potwierdzone jest określonymi dokumentami, takim jak zlecenie transportowe, inny dokument przewozu, bądź list przewozowy podpisany i opatrzony pieczęcią ubezpieczonego w miejscu przeznaczonym na podpis przewoźnika.

Warunki powyższe nie zostały spełnione. Powód dołączył do pozwu umowę stałego zlecenia transportowego datowanego na 1.01.2018 r., w którym przewidziano stałą stawkę za przewóz i rozliczanie należności w oparciu o otrzymane przez zleceniodawcę (M. O.) zbiorcze noty transportowe. Abstrahując od wątpliwości dotyczących czasu i okoliczności powstania tego dokumentu, uzasadnionych tym, że nie było go na etapie likwidacji szkody (w raporcie ubezpieczyciela wskazano, iż współpraca odbywała się że na podstawie ustnej umowy), zauważyć trzeba, że w umowie tej nie wymieniono trasy z Ü., tj. tej, której dotyczyły niektóre listy przewozowe (k. 73 – 74 , 76).

Przytoczona argumentacja uniemożliwiała uwzględnienie powództwa zgłoszonego przez J. O..

Dla porządku zatem, odnosząc się do pozostałych zarzutów pozwanego, stwierdzić należy, iż nie wykazano także w niniejszym postępowaniu, że M. O., na rzecz którego powód dokonał zapłaty kwoty dochodzonej pozwem, wypłacił odszkodowanie podmiotowi uprawnionemu do wystąpienia z roszczeniem w świetle Konwencji CMR, w szczególności, że takimi podmiotami były D. (...) lub M. I. A/S.

W dołączonych do pozwu listach przewozowych D. (...) występował jako : odbiorca (list CMR k. 73 , 74, k. 77), nadawca (k. 75 , 76) i przewoźnik (k. 74, 78, 77). W 2 przypadkach występował przy tym w podwójnej roli (także jako przewoźnik); jedynie w liście CMR k. 78 występował wyłącznie w roli przewoźnika. Ubocznie wskazać można, że M. O. jako przewoźnik wymieniony został tylko w 2 przypadkach. Powód nie wyjaśnił przyczyn, z jakich w listach przewozowych ujęto różne dane przewoźników, zaś rozbieżności w zakresie roli D. (...) mogą dziwić, jeśli weźmie się pod uwagę akcentowaną przez stronę powodową powtarzalność i stałość tras przewozu.

Sąd nie podzielił wprawdzie argumentacji pozwanego, wywodzonej z brzmienia art. 13 ust. 1 zd. 2 Konwencji CMR, przyjmując, że sam tylko fakt, że szkoda powstała wskutek zaginięcia przesyłki nie oznacza, że wyłącznie uprawnionym do zgłoszenia roszczenia odszkodowawczego jest odbiorca towaru. Zauważyć trzeba że nawet w powoływanym przez stronę wyroku Sądu Najwyższego z dnia 5 października 2011 r., IV CSK 65/11 IV CSK 65/11, wskazano w uzasadnieniu, iż może dojść do zbiegu roszczeń dysponenta przesyłki (z reguły nadawcy) z uprawnieniem odbiorcy, wynikającym z art. 13 ust. 1 zd. 2 Konwencji. W rozpoznawanej sprawie taka kolizja nie występuje. Nadto, niewątpliwie nie doszło do sytuacji z art. 12 ust. 2, który przewiduje wygaśnięcie uprawnień nadawcy do rozporządzania towarem z chwilą wydania odbiorcy drugiego egzemplarza listu przewozowego. Skoro zatem samochody z towarem nie dotarły nigdy na miejsce rozładunku, to nadawcy przysługiwała legitymacja do zgłoszenia roszczenia odszkodowawczego.

Powód utrzymywał, że D. Denmark występował w roli nadawcy, co rozumieć można (w przypadkach, w których nie wymieniono go jako nadawcy w liście przewozowym), jedynie jako pełnienie tej roli w relacji do podwykonawcy M. O.. Już bowiem z umowy zawartej pomiędzy M. O. i M. I. A/S wynika, że D. A/S otrzymała zlecenie na przewóz towarów z (...) do (...) i zleciła to dalej M. O., zaś M. I. A/S wypłacił odszkodowanie jako ubezpieczyciel odpowiedzialności cywilnej D. (...).

Wątpliwości budzi już jednak sytuacja, w której przewoźnikiem wpisanym w liście przewozowym był D. S.; nie wyjaśniono, w jaki sposób, wskutek czyjego zlecenia przewóz wykonywać miał M. O., a w konsekwencji J. O..

Trafnie też zarzucono brak wykazania w toku postępowania, że M. I. A/S nabył roszczenie przysługujące uprzednio D. A/S. Stwierdzenie tej treści znajduje się jedynie w umowie pomiędzy M. i M. O., która przygotowana została przez M. I..

Brak przy tym dostatecznych dowodów wskazujących na to, że pozwany prowadził korespondencję z M. I. A/S na etapie postępowania likwidacyjnego, a tym samym miał możliwość wyjaśnienia tej kwestii.

Sąd dostrzegł też, iż w porozumieniu pomiędzy powodem i M. O. z 6 grudnia 2019 r. w ustępie 5 wskazuje się na podpisanie przez M. O. w dniu 5 grudnia 2019 r. porozumienia – ugody z M. I., która miała być załącznikiem do porozumienia braci. W rzeczywistości jednak nie złożono porozumienia datowanego lub podpisanego w dniu 5 grudnia 2019 r., lecz umowę, która przez M. I. A/S podpisana była w dniu 2 grudnia 2019 r., zaś przez M. O. w dniu 12 grudnia 2019 r. Powód mimo zarzutu pozwanego nie ustosunkował się do tej rozbieżności.

Wskazane wyżej braki dowodowe pozostają jednak bez istotnego znaczenia jeśli uwzględni się stanowisko, prezentowane w literaturze, według którego roszczenia pierwszego przewoźnika wobec podwykonawcy są niezależne od tego, czy pierwszy przewoźnik naprawił szkodę, czy też nie, co jest konsekwencją poglądu, że sytuacja tego przewoźnika wobec podwykonawcy jest taka sama, jak każdego innego nadawcy; sam fakt zaginięcia czy uszkodzenia towaru jest wystarczającą przesłanką odpowiedzialności podwykonawcy (zob. Krzysztof Wesołowski Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR, Wolters Kluwer Polska, Warszawa 2013, str. 723 -724).

Za niezasadny uznano zarzut niewykazania wysokości roszczenia. Do pozwu dołączone bowiem faktury wystawiona przez odbiorców końcowych, zaś pozwany nie kwestionował sumy tych wartości.

Niesłuszny okazał się także zarzut przedawnienia roszczenia, który pozwany wywodził z art. 32 Konwencji CMR. Powód domagał się wypłaty odszkodowania z tytułu umowy ubezpieczenia; termin przedawnienia tego rodzaju roszczeń wynosi zaś 3 lata, (tak jak i roszczenia na podstawie Konwencji w przypadku rażącego niedbalstwa).

Negatywna ocena w zakresie wskazanych wyżej zarzutów pozwanego pozostawała jednak bez wpływu na sposób rozstrzygnięcia sprawy. W konsekwencji Sąd oddalił powództwo jako bezzasadne.

W oparciu o przepisy art. 98 §1 i 3 k.p.c. zasądzono od powoda na rzecz pozwanego koszty procesu, obejmujące opłatę skarbową od pełnomocnictwa 17 zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie 10.800 zł ustalone na podstawie § 2 pkt 7 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 265).

VIII GC 155/21

ZARZĄDZENIE

(...)