

Sygnatura akt IX GC 916/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Poznań, dnia 20 marca 2015 r.

Sąd Okręgowy w Poznaniu IX Wydział Gospodarczy w następującym składzie:

Przewodniczący: SSO Jarosław Marczewski

Protokolant: p.o. stażysty Jolanta Wenzel

po rozpoznaniu w dniu 11 marca 2015 r. w Poznaniu

sprawy z powództwa (...) sp. z o.o. z siedzibą w W.

przeciwko S. N.

- o zapłatę

1. Powództwo oddala.

2. Zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 3617 złotych tytułem zwrotu kosztów procesu.

SSO Jarosław Marczewski

UZASADNIENIE

Powód – (...) **Sp. z o.o. w W.** wniósł w dniu 9 grudnia 2013 r. pozew w elektronicznym postępowaniu upominawczym, o zapłatę od pozwanego – **S. N.**, prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą (...) - kwoty 121215,39 PLN wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 27 września 2011r. do dnia zapłaty, a nadto kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu pozwu powód wskazał, że na podstawie zleceń transportowych przyjętych od klienta – (...) Ltd, zlecił pozwanemu wykonanie usługi drogowego międzynarodowego przewozu towarów na trasie S. (Polska) – W. R. (Wielka Brytania).

Podczas realizowanego przez pozwanego transportu, w wyniku jego rażącego niedbalstwa, doszło do kradzieży przesyłki, na szkodę klienta powódki.

Z uwagi na powyższe powódka, w dniu 9 marca 2011r., wypłaciła klientowi odszkodowanie w łącznej kwocie (...) .60 zł, odpowiadające wartości utraconego towaru, a następnie wystawiła pozwanemu noty obciążeniowe: w dniu 21 marca 2011r. na kwotę 57.041,21 zł oraz w dniu 5 września 2011r. na kwotę 121.215,39 zł. Ubezpieczyciel pozwanego wypłacił powódce kwotę 56.041,21 zł., a pozwany dopłacił kwotę 1000 zł. Do zapłaty przez pozwanego pozostaje zatem kwota 121.215,39 zł, która to należność nie została uiszczona, mimo wystosowania do pozwanego wezwania do zapłaty.

W dniu 19 lutego 2014r. Sąd Rejonowy Lublin – Zachód w Lublinie wydał w sprawie VI Nc-e (...) nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym w całości zgodny z żądaniem pozwu.

Pozwany w przepisany terminie wniósł sprzeciw od ww. nakazu, żądając oddalenia powództwa w całości i zasądzenia na jego rzecz kosztów procesu.

W uzasadnieniu sprzeciwu pozwany podał, że nie kwestionuje faktu zlecenia mu przez powódkę przewozu oraz wystąpienia szkody w nocy z 25. na 26. lipca 2010 r. podczas odpoczynku kierowcy. Pozwany przyznał, że jego

ubezpiaczyciel – tj. (...) S.A. przyjął odpowiedzialność za ww. zdarzenie kradzieżowe i wypłacił poszkodowanemu – powódce tytułem odszkodowania kwotę 56.041,21 zł, a strona pozwana w dniu 5 października 2011 r. dopłaciła poszkodowanemu kwotę 1000 zł.

Pozwany zakwestionował okoliczność poniesienia przez powódkę szkody w wysokości 178.256,60 zł, tj. ponad wypłaconą kwotę 57041,21 zł, wskazując, że okoliczności tej powódka nie wykazała.

Pozwany zarzucił, że z doręczonych mu dokumentów wynika, że roszczenie ponad kwotę 57041,21 zł dotyczy zdarzenia mającego miejsce z 30. na 31. sierpnia 2010 r. i pojazdu nr rej. (...), a pozwany w tym okresie nie wykonywał na zlecenie powódki żadnego przewozu.

Do drugiej noty obciążeniowej, której dotyczy żądanie pozwu, powódka załączyła dokumenty wskazujące na szkodę z 30/31.08.2010, co potwierdza, że roszczenie powódki o zapłatę kwoty 121.215,39 zł zostało omyłkowo i błędnie skierowane do pozwanego podczas, gdy dotyczy ono innego zdarzenia niż to za które pozwany przyjął odpowiedzialność.

Zdaniem pozwanego, w rozmowach z ubezpieczycielem powódka przyznała, że miała miejsce pomyłka, a sprawa jest zakończona.

Dodatkowo pozwany zakwestionował wysokość żądania pozwu, twierdząc, że powódka nie wykazała prawidłowości wycenienia wysokości szkody. Powódka nie załączyła do pozwu protokołu szkody, ani faktury sprzedaży skradzionego towaru. Nie wykazała też jaka ilości towaru i jakiej wartości została skradziona.

Pozwany podniósł zarzut przedawnienia roszczenia dochodzonego pozwem, wskazując na 6-miesięczny termin przedawnienia roszczenia przysługującego przewoźnikowi przeciwko innemu przewoźnikowi, ewentualnie roczny termin przedawnienia z Konwencji CMR.

Pismem procesowym z 17 marca 2014 r. pozwany wniósł o przypozwanie (...) S.A., która jednak nie zgłosiła interwencji ubocznej w sprawie (k. 178-179).

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Powód (...) spółka z o.o. z siedzibą w W. jest spółką prawa handlowego, wpisaną do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem (...).

Pozwany S. N. prowadzi działalność gospodarczą pod firmą (...) i świadczy m.in. usługi transportowe.

bezsporne, a nadto dowód : zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej z dnia 27.04.1998 r. (k.562), odpis KRS pozwanego (k. 127).

Powódka zleciła pozwanemu przewóz towarów o wadze 24 ton należących do (...) Ltd - do siedziby tej spółki na W. R. w T., (...), w Wielkiej Brytanii, z polskiej siedziby spółki (...) w S.. Załadunek nastąpił w dniu 23 lipca 2010 roku o godzinie 13:00 na pojazd pozwanego o numerze rej. (...) (naczepa – (...)). Termin rozładunku został ustalony na 26 lipca 2010 do godziny 8:30.

Ubezpieczenie O. pozostawało w gestii przewoźnika.

W zleceniu transportowym od powódki nie było wskazanych żadnych szczególnych warunków przewozu. Pozwany nie został poinformowany o żadnych dodatkowych wymogach dotyczących towaru i pieczy nad nim.

Bezsporne (por. k. 54), a nadto dowód – kserokopia zlecenia przewozu nr (...) (k. 130), zeznania pozwanego (k. 639).

Pozwany, po przyjęciu zlecenia transportowego przystąpił do wykonania umowy.

W dniu 23 lipca 2010r. kierowca pozwanego - M. B. podjechał na miejsce załadunku, gdzie o godzinie 13.00 nastąpił załadunek przesyłki, z którą udał się do miejsca przeznaczenia.

W dniu 25 lipca 2010r., w godzinach popołudniowych, kierowca pozwanego dotarł z przesyłką na miejsce rozładunku.

Zakład odbiorcy przesyłki - (...) Ltd, był już jednak zamknięty, gdyż jego pracownicy skończyli w tym dniu pracę. W związku z powyższym kierowca pozwanego wraz z ładunkiem musiał czekać do rana następnego dnia, aż przyjdą pracownicy firmy (...) Ltd i rozładują samochód.

M. B. zaparkował pojazd wraz z ładunkiem przed bramą wjazdową do (...) Ltd, na oświetlonej ulicy, ponieważ nie było w tym miejscu żadnego zakazu parkowania, po czym przespał noc w kabinie ciężarówki.

Dowód – zeznania świadka M. B. (k. 244), zeznania pozwanego (k. 639).

W nocy z 25. na 26. lipca 2010 r. nieznani sprawcy dokonali kradzieży części ładunku znajdującego się na naczepie pojazdu pozwanego. Kierowca nie słyszał w nocy żadnych odgłosów kradzieży.

Dopiero rano 26 lipca 2010r. , gdy pojazd pozwanego wjechał na teren zakładu (...) Ltd celem rozładunku okazało się, że plandeka naczepy jest rozcięta, a część przesyłki została skradziona.

Odbiorca po wezwaniu policji dokonał rozładunku towaru pozostałego po kradzieży i przeprowadził dokładną kontrolę przesyłki, sporządzając arkusz kalkulacyjny obejmujący brakujące produkty. Kierowca pozwanego dopiero po kradzieży zorientował się co przewoził – widział miedziane kolanka z porozrywanych kartonów.

Dowód – zeznania świadka M. B. (k. 244), tłumaczenie przysięgłe ekspertyzy nr (...) rzeczoznawcy (...) LTD (k. 566-567), raporty z dochodzenia Policji brytyjskiej w T. , oświadczenia świadków wraz tłumaczeniami (k. 588-596), zeznania pozwanego (k. 639).

Mimo zaistniałej kradzieży, brytyjski odbiorca podpisał list przewozowy z informacją w języku angielskim: „V. broken into outside I. (off premises) P. informed”, w związku z czym kierowca pozwanego, po jego odebraniu, wrócił do Polski. Pozwanemu wypłacono całe przewoźne za wykonanie usługi transportowej.

Dowód – poświadczony za zgodność z oryginałem przez pełn . pozwanego będącego r. pr. kserokopia listu przewozowego (k. 61), zeznania pozwanego (k. 640).

Odbiorca towarów - (...) Ltd był ubezpieczony. Ubezpieczyciel zlecił rzeczoznawcom z firmy (...) wykonanie ekspertyzy odnośnie kradzieży armatury instalacyjnej z naczepy pojazdu pozwanego.

W pobliżu terenu (...) Ltd, W. R., T., (...) oraz drogi znajdują się wysokie bloki. W ocenie odbiorcy przesyłki - (...) Ltd, W. R., T., (...), że okolica ta nie jest bezpieczna.

(...) Ltd, W. R., T., (...) przez lata korzysta z usług powódki, a w ciągu ostatnich 18 miesięcy wyłącznie współpracuje z tym przewoźnikiem.

Z uwagi na to, odbiorca przesyłki, przed zleceniem jej przewozu, poinformował powódkę, że parkowanie pojazdów poza terenem (...) Ltd, W. R., T., (...), poza godzinami pracy jest niedopuszczalne, oraz że pojazdy winny być parkowane na strzeżonym parkingu S. w N..

Podwykonawcy powoda – w tym pozwany - nie zostali powiadomieni przez powódkę i odbiorcę przesyłki o powyższych wymogach, a dodatkowo parking strzeżony w N. jest w weekendy zamknięty.

Dowód – tłumaczenie przysięgłe z języka angielskiego raportu wstępnego z 10.09.2010 (...) LTD nr ref. (...) (k. 566-567), zeznania świadka K. B. (k. 637), tłumaczenie przysięgłe z języka angielskiego raportu wstępnego z 10.09.2010 (...) LTD nr ref. (...) (k. 597-598), zeznania pozwanego (k. 639).

Wysokość szkody w kwocie 36.681,71 (...) powód ustalił na podstawie raportu rzeczoznawcy wykonanego na miejscu zdarzenia w Wielkiej Brytanii i faktur handlowych, w których były wskazane brakujące pozycje i ich cena. Raport był sporządzony kilka dni po zdarzeniu. W raporcie wskazano konkretne daty zdarzenia, numery rejestracyjne samochodów, numery faktur oraz to co zginęło. Podczas opracowywania raportu nie byli obecni przedstawiciele stron procesu.

Dowód - zeznania świadka K. B. (k. 638), tłumaczenie przysięgłe z języka angielskiego raportu wstępnego z 10.09.2010 (...) LTD nr ref. (...) (k. 566-567), pisma (...) Ltd (k. 568), faktur VAT i innych załączników (k. 570-587).

Po ustaleniu przez ubezpieczyciela brytyjskiego wysokości szkody powód, w dniu 21.03.2011r., obciążył pozwanego kwotą 57.041,21 PLN, z tytułu szkody transportowej 11/z (...) do zlecenia (...).

Pierwotnie powód wystąpił do przewoźnika o zapłatę niższej kwoty niż wartość rzeczywistej szkody. Wynikało to z tego, że powódka przy pomocy podwykonawców realizowała dwa transporty towaru do tego samego odbiorcy w Wielkiej Brytanii, z tego samego miejsca w Polsce. Jeden przewóz wykonywał pozwany w lipcu, a drugi realizował inny przewoźnik w sierpniu.

W obu przypadkach nastąpiła kradzież z pojazdów podwykonawców. (...) ubezpieczyciela odbiorcy przesyłki rozpatrywał obie sprawy łącznie i pomylił obu podwykonawców wskazując, że wielkość szkody w przypadku transportu dokonywanego przez pozwanego wynosiła ok. 11.000 (...), a w przypadku drugiego podwykonawcy ponad 36.000 (...).

Dlatego też pierwotnie powód był przekonany, że szkoda, za którą odpowiedzialność przypisywał pozwanemu, wynosiła ok. 11.000 (...).

Należność tę powód otrzymał od ubezpieczyciela pozwanego.

Potem do powoda zgłosił się ów drugi przewoźnik, który stwierdził, że nie zapłaci kwoty ponad 36.000 (...), ponieważ jest przekonany, że jego szkoda była znacznie mniejsza.

Po tym zgłoszeniu powód zaczął wyjaśniać całą sprawę, wykrywając błąd brokera ubezpieczeniowego w Wielkiej Brytanii. W związku z powyższym, powód wystąpił o dodatkowe dokumenty, aby zażądać uzupełniającego odszkodowania od pozwanego. Na podstawie tych dokumentów doszedł do wniosku, że to w transporcie dokonywanym przez pozwanego szkoda wynosiła ponad 36.000 (...).

Z uwagi na to, powód obciążył pozwanego drugą notą księgową nr (...) z 5.09.2011r., wystawioną na kwotę 121215,39 PLN z tytułu szkody transportowej 11/z (...) do zlecenia (...). Kwota ta stanowiła różnicę między pełną wysokością szkody poniesionej przez odbiorcę powoda na skutek kradzieży, a kwotą wypłaconą przez ubezpieczyciela pozwanego na podstawie wcześniej wystawionej noty obciążeniowej.

dowód – kserokopia: noty księgowej nr (...) z 5.09.2011 wraz z (...) (k. 125), pisma powoda z 7.09.2011 (k. 131), zeznania świadka K. B. (k. 638),

Ubezpieczyciel klienta powoda wypłacił mu odszkodowanie, a następnie zwrócił się do powoda, aby ten pokrył szkodę w wysokości 36.681,71 (...) wywołaną kradzieżą towarów z pojazdu pozwanego. W dniu 8 marca 2011r. powód przelał żadaną kwotę ubezpieczycielowi poszkodowanego klienta powoda – tj. na rzecz (...) w Wielkiej Brytanii kwotę (...),67 (...) z czego kwota 36.681,71 (...) stanowiła odszkodowanie za szkodę 11/z (...) do zlecenia (...). Przelewana kwota (...),67 (...) została przez bank powódki zaksięgowana 9 marca 2011r. i przeliczona na EUR wg wewnętrznego kursu

baku, co dało kwotę 59.185,52 EUR z czego kwotę odszkodowania za szkodę 11/z (...) do zlecenia (...) stanowiła kwota 44.837,69 EUR, po przeliczeniu wg kursu EUR z 9.03.2011 (3,9756 zł) = 178256,60 PLN.

Bezsporne, a nadto dowód - zeznania świadka K. B. (k. 637-638), potwierdzenie realizacji przelewu (k. 132-133).

Pozwany jest ubezpieczony w (...) S.A. w W. od odpowiedzialności cywilnej ponoszonej na podstawie zawartych umów przewozu, zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego, prawa przewozowego oraz Konwencji CMR. Warunki ubezpieczenia zostały szczegółowo uregulowane umową nr (...) 380. Suma ubezpieczenia wynosi 300.000 EUR na wypadek ubezpieczeniowy. Umowa ubezpieczenia obowiązuje od 14 kwietnia 2010 do 13 kwietnia 2011 r.

Ubezpieczyciel pozwanego wypłacił powodowi kwotę 56041,21 zł, a pozwany dopłacił stronie powodowej kwotę 1000 zł w dniu 5.10.2011r., potrąconą przez ubezpieczyciela jako franszyzę redukcyjną z tytułu przedmiotowej szkody. Po zamknięciu tej sprawy, po dłuższym czasie wpłynął kolejny wniosek powoda o wypłatę odszkodowania, tym razem na kwotę dochodzoną pozwem. Ubezpieczyciel pozwanego nie wypłacał jednak żadnej kwoty ponad wypłaconą kwotę 56041,21 zł.

Bezsporne, a nadto dowód – poświadczony za zgodność z oryginałem przez pełn. pozwanego będącego r. pr. kserokopie: certyfikatu ubezpieczenia (k. 62), pisma ubezpieczyciela z 24.05.2011 (k. 63), zeznania świadka A. K. (k. 637).

Pozwany do dnia zamknięcia rozprawy nie zapłacił powodce w żadnej części należności z noty obciążeniowej nr (...) z 5 września 2011r.

Bezsporne.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dokumentów wyżej szczegółowo opisanych znajdujących się w aktach niniejszej sprawy. Dokumenty te nie budziły żadnych zastrzeżeń co do swej wiarygodności i autentyczności, nie były kwestionowane przez żadną ze stron, a Sąd nie miał podstaw, by czynić to z urzędu. Stanowiły one miarodajny materiał dowodowy pozwalający na ustalenie nie tylko stosunku prawnego z jakiego powód wywodził swe roszczenie, ale również w jakim zakresie strony wykonały spoczywające na nich zobowiązania.

Na przymiot wiarygodności zasługiwały również w ocenie Sądu zeznania świadków: M. B., K. B. i A. K.. Zeznania w/ w świadków były konsekwentne, wewnętrznie spójne i logiczne, a nadto korespondowały z materiałem dowodowym uzyskanym z innych źródeł – w związku z czym Sąd uczynił je podstawą ustaleń faktycznych, mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

Zeznania M. B. przedstawiły przebieg wydarzeń w następstwie których, doszło do kradzieży. Świadek zeznał, gdzie dokładnie pozostawił pojazd z ładunkiem dla klienta powoda oraz, że spędził w nim noc. Świadek podał, że wie od innych kierowców pojazdów ciężarowych, że kradzieże podobne do tej, która przydarzyła się stronom, zdarzają się. Niemniej jest to na tyle ogólne stwierdzenie, a w dodatku noszące znamiona truizmu, że nie może ono przesądzać o niedbalstwie tego świadka, a w konsekwencji – pozwanego, u którego świadek był zatrudniony. Wszak jasne i oczywiste jest, że kradzieże ładunków z pojazdów je przewożących zdarzają się, również w Wielkiej Brytanii.

Zeznania świadka A. K. potwierdziły wypłatę przez ubezpieczyciela pozwanego na rzecz powoda jedynie kwoty 56041,21 zł.

Zeznania świadka K. B. wskazują zaś na przyczyny nieścisłości w dokumentach załączonych do pozwu co do kwoty należnego odszkodowania oraz potwierdzają zapłatę przez powódkę całej żądanej kwoty odszkodowania. Świadek ten potwierdził, że dokument bankowy z karty 132 jest dowodem wypłaty na rzecz ubezpieczyciela klienta powoda kwoty odszkodowania. Świadek również wiarygodnie podał przyczyny pomyłki w raporcie brokera ubezpieczeniowego dotyczącego dwóch różnych zdarzeń mających miejsce w innym czasie, ale w tym samym miejscu. Pozwany zaś nie

przedstawił jakiegokolwiek dowodu, którym zakwestionowałby wiarygodność zeznań świadka. Do zeznań tych w ogóle zresztą się nie odniósł.

Zeznania pozwanego nie wpłynęły na zakwestionowanie jego odpowiedzialności co do zasady. Były one zgodne z zeznaniami świadka B. co do miejsca postoju pojazdu, i warunków panujących pod zakładem klienta powoda. Potwierdziły też tezę wypływającą z raportu rzeczoznawcy co do braku informacji o potencjalnych zagrożeniach kradzieżą. Pozwany zeznał logicznie, spójnie z pozostałym materiałem dowodowym, a okoliczności, których nie był pewien nie domniemywał.

Sąd Okręgowy zważył co następuje:

W rozpoznawanej sprawie powódka dochodziła od pozwanego odszkodowania w związku ze szkodą, która wystąpiła w trakcie przewozu realizowanego przez pozwanego na zlecenie powódki.

W ocenie Sądu, z dokumentów m.in. zleceń transportowych, listów przewozowych dołączonych do pozwu - w sposób dostateczny i wyczerpujący wynika, że strony łączyła umowy przewozu.

W związku z bezspornym faktem, że pozwany dokonywał przewozów na trasach poza terytorium RP – na terytorium kilku państw UE ustalić należało, w myśl art. 1143 § 1 k.p.c., prawo właściwe w niniejszej sprawie.

W myśl art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Unia ma kompetencje do wydawania m.in. rozporządzeń. Rozporządzenie ma zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich. Rozporządzeniem, które winno mieć zastosowanie w niniejszej sprawie jest rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (R. I), które, na podstawie przepisu art. 91 ust. 3 Konstytucji RP oraz art. 33 ustawy z 4 lutego 2011 r. - Prawo prywatne międzynarodowe, ma pierwszeństwo przed prawem krajowym.

Zwrócić jednak uwagę należy, że w myśl art. 25 ust. 2 R. I, rozporządzenie to ma pierwszeństwo w stosunku do konwencji międzynarodowych, których stronami są wyłącznie państwa członkowie UE. Nie uchybia zaś konwencjom, których stroną jest choćby jedno państwo nieczłonkowskie (M. Pazdan, Prawo prywatne międzynarodowe, Warszawa 2012, s. 175).

W zakresie swojego zastosowania swoje pierwszeństwo zachowuje zatem Konwencja genewska z 19 maja 1956 r. o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) przed normami kolizyjnymi wyrażonymi w art. 5 R. I (Ł. Żarnowiec, Komentarz do art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) [w:] Komentarz do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I), LEX/el., 2013, nr 138597), albowiem jej stronami są również kraje niebędące członkami UE (por. K. Wesółski, Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji, Gdańsk 2009, s. 254).

Z tego względu zgodnie z art. 1 ust. 1 CMR Konwencję tę stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz 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 Rzeczpospolita Polska jak i Zjednoczone Królestwo, czyli kraje pomiędzy którymi odbywał się przewóz, są krajami umawiającymi się konwencji CMR .

Na wstępie należy również zauważyć, że przewóz, który miał miejsce w niniejszej sprawie nie kwalifikuje się w ramach postanowień Rozdziału VI. Konwencji CMR - Postanowienia dotyczące przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników, albowiem pozwany nie przyjmował towar od jakiegoś poprzedniego przewoźnika, tylko od nadawcy – klienta powoda (art. 35 ust. 1 CMR a contrario).

Bezsporne zaś między stronami było, że stroną umowy przewozu był powód (por. k. 54). Zatem, mimo innej treści listu przewozowego, w oparciu o przepis art. 9 ust. 1 CMR, Sąd przyjął, że to powód był stroną umowy przewozu, a (...) Ltd jedynie faktycznym nadawcą towaru.

Powód, zgodnie z treścią zlecenia przewozu nr (...) zlecił pozwanemu przewóz armatury instalacyjnej na rzecz swojego klienta (...) Ltd. Pozwany miał odebrać ładunek z miejsca załadunku – siedziby klienta powoda w Polsce i zawieźć go do siedziby klienta powoda w Wielkiej Brytanii. Zdaniem Sądu jeżeli w treści oferty, jaka jest składana przewoźnikowi, jest mowa tylko o przewozie rzeczy, a żadne czynności konkludentne nie wskazują na istnienie dodatkowych postanowień umownych obejmujących usługi dodatkowe związane z przewozem, to umowa zawarta na podstawie takiej oferty jest umową przewozu (wyrok SN z 6 października 2004 r., I CK 199/04, LEX nr 146332).

Pozwany przyznał, że transport został faktycznie wykonany przez pracownika strony pozwanej – M. B..

Zgodnie z art. 3 Konwencji CMR - przy jej stosowaniu 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.

Pozwany przyznał, że w trakcie przewozu wystąpiła szkoda w przewożonym towarze, za którą przyjął na siebie odpowiedzialność ubezpieczyciel pozwanego do kwoty 56.041,21 zł oraz, że w dniu 5 października 2011r. strona pozwana wypłaciła powodowi tytułem odszkodowania kwotę 1000 zł - z uwagi na brakującą franszyzę redukcyjną, wynikającą z umowy ubezpieczenia.

Pozwany przyznał więc, że co do zasady ponosi on odpowiedzialność za szkodę powstałą w trakcie przewozu.

Odpowiedzialność ta znajduje potwierdzenie w art. 17 ust. 1 Konwencji CMR – zgodnie z którym, 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 notatek policyjnych policji w T. (UK) oraz zeznań świadka B. i pozwanego wynika jednoznacznie, że doszło do kradzieży części przesyłki w nocy z 25 na 26 lipca 2010 r., kiedy pojazd przewoźnika stał zaparkowany pod miejscem dostawy (ale poza terenem odbiorcy), a w pojeździe tym znajdowała się przewożona przesyłka.

Pozwany mimo przyjęcia odpowiedzialności za szkodę domagał się oddalenia powództwa w sprawie.

Zarzucał bowiem powodce, że ta mylnie obciążyła go kwotą dochodzoną pozwem.

W ocenie pozwanego powódka otrzymała bowiem całe należne jej odszkodowanie, a kwota dochodzona pozwem dotyczy szkody powstałej podczas przewozu realizowanego przez innego przewoźnika.

W ocenie Sądu, z przeprowadzonego w sprawie postępowania dowodowego, w tym z zeznań świadka B. oraz analizy zgromadzonych dokumentów wynika, że doszło do pomyłki w raporcie rzeczoznawcy brytyjskiego. W realizowanych na zlecenie powódki przewozach, w których przesyłki dostarczano do tego samego odbiorcy w Wielkiej Brytanii latem 2010r., dwukrotnie wystąpiła szkoda, polegająca na kradzieży części przesyłki. Przewozy te były przy tym realizowane przez różnych przewoźników, w różnych datach, a wysokość powstałej w ich trakcie szkody także się różniła.

Na podstawie raportu brytyjskiego rzeczoznawcy powódka pierwotnie mylnie przyjęła, że szkoda powstała podczas transportu wykonywanego przez pozwanego wynosiła 11.000 (...), a u drugiego przewoźnika ponad 36.000 (...). W związku z powyższym powódka domagała się od ubezpieczyciela pozwanego zapłaty kwoty wynikającej z przeliczenia 11.00 (...) na złotówki. Dopiero po protestach drugiego przewoźnika, którego obciążono pierwotnie kwotą przekraczającą 36.000 (...) powódka ustaliła, że szkoda w tej wysokości powstała podczas przewozu wykonywanego przez pozwanego, w związku z czym wystawiła drugą notę obciążeniową obejmującą brakującą kwotę odszkodowania, której ubezpieczyciel pozwanego nie wypłacił.

Z uwagi na powyższe Sąd przyjął, że pozwany ponosił co do zasady odpowiedzialność za szkodę ponad kwotę zapłaconą przez ubezpieczyciela na podstawie pierwszej noty obciążeniowej.

Pozwany kwestionował także w trakcie procesu wysokość szkody poniesionej przez powoda w związku z kradzieżą części przesyłki. Pozwany nie przedstawił jednak żadnych konkretnych zarzutów co do tej okoliczności. Nie przedłożył także własnego wyliczenia wysokości szkody, odmiennego od wyliczenia powódki.

Należy przy tym zauważyć, że wskazywana przez powódkę wielkość szkody wynikała z wyliczeń dokonanych przez brytyjskiego rzeczoznawcy ubezpieczeniowego.

Szkoda ta została obliczona jako różnica w ilości towaru załadowanego zgodnie z listem CMR i fakturami załączonymi do akt, a brakującą ilością towaru stwierdzoną przez odbiorcę towaru i jego ubezpieczyciela (rzeczoznawcę).

Kwestionując ustaloną wysokość szkody pozwany winien wykazać, w oparciu o ogólną zasadę rozkładu ciężaru dowodu (art. 6 k.c.), że wyliczenie dokonane przez brytyjskiego ubezpieczyciela klienta powoda jest błędne i zawyżone.

Należy przy tym wskazać, że rzeczoznawca działający na zlecenie ubezpieczyciela odbiorcy przesyłki był bezstronny i w ocenie Sądu, rzetelnie wyliczył wysokość szkody (abstrahując od wyżej opisanej pomyłki co do zdarzeń szkodowych). Wywieść to można z treści bezstronnego raportu wstępnego, w którym przytoczone są okoliczności wpływające na odpowiedzialność powoda (brak poinformowania pozwanego o zagrożeniach kradzieżą w miejscu dostawy).

Należy także zauważyć, że raport opracowany przez rzeczoznawcę, działającego na zlecenie ubezpieczyciela odbiorcy przesyłki, był podstawą wypłaty temu odbiorcy odszkodowania. W związku z powyższym ani ubezpieczycielowi odpowiadającemu za szkodę ani działającemu na jego zlecenie rzeczoznawcy, z pewnością nie zależało na zawyżaniu w raporcie wysokości szkody.

Z uwagi na powyższe, zdaniem Sądu, pozwany był odpowiedzialny za zapłatę odszkodowania, także w kwocie dochodzonej pozwem.

Mimo to, powództwo podlegało oddaleniu z uwagi na skuteczne podniesienie przez pozwanego zarzut przedawnienia objętej nim wierzytelności.

Zgodnie z art. 32 ust. 1 CMR roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, przedawniają się po upływie roku. Konwencja przewiduje jednak wyjątek od tej zasady w odniesieniu do roszczeń wynikających z winy kwalifikowanej (tzn. złego zamiaru lub niedbalstwa) strony wobec której roszczenia są dochodzone (por. K. Wesołowski, Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji, Gdańsk 2009, s. 350-355).

W ocenie Sądu nie można w niniejszej sprawie mówić o złym zamiarze bądź o niedbalstwie strony pozwanej (tak samego pozwanego jak i jego pracownika, za którego w oparciu wyżej przytoczony przepis art. 3 Konwencji CMR, jest odpowiedzialny). Pracownik pozwanego nie wiedział co przewozi, a pozwany nie był o tym poinformowany (por. k. 244 i k. 639). Co więcej, pozwany nie był poinformowany o szczegółach zamówienia, ale także o żadnych wymogach dotyczących transportu towaru i pieczy nad nim. Przede wszystkim pozwany nie został przez powoda poinformowany o fakcie, o wymogach zgłoszonych powodowi przez odbiorcę przesyłki zgodnie z którymi, parkowanie pojazdów poza terenem (...) Ltd, W. R., T., (...), poza godzinami pracy było niedopuszczalne, a pojazdy winny być parkowane na strzeżonym parkingu S. w N.. Podwykonawcy powoda – w tym pozwany - nie zostali powiadomieni o powyższych ustaleniach także przez odbiorcę przesyłki, a dodatkowo parking w N. jest w weekendy zamknięty. Pozwany nie miał zatem informacji, którą miał powód – co do niebezpieczeństw występujących w miejscu rozładunku.

Nie może zatem powód z uwagi na władne niedbalstwo przerzucać odpowiedzialności na pozwanego. Pozwany zaparkował bowiem pojazd przed bramą wjazdową do miejsca rozładunku w miejscowości w Wielkiej Brytanii, na oświetlonej drodze publicznej. Skoro nie miał on żadnych informacji co do potencjalnego ryzyka kradzieży, nie można czynić mu zarzutu, że postąpił niedbale bądź ze złym zamiarem. Pojazd był zabezpieczony, pozwany nie wiedział, czy

przewozi cenną przesyłkę, a kierowca pozostał na noc w pojeździe. Nie można oczekiwać zaś od kierowcy, że w braku informacji będzie za każdym razem szukał parkingów strzeżonych, bądź, że nie uda się na spoczynek nocny po długiej podróży.

Z uwagi na powyższe, w ocenie Sądu, powód nie wykazał zaistnienia niedbalstwa po stronie pozwanego lub jego złego zamiaru. Nie można bowiem wymagać od przewoźnika by ten miał liczyć się z wysoki prawdopodobieństwem kradzieżą przesyłki w każdym miejscu postoju pojazdu, w rozwiniętym kraju jakim jest Wielka Brytania, w mieście, na drodze publicznej, jeśli pojazd ten został pozostawiony pod nadzorem kierowcy na kilka godzin nocnych. Przewożony ładunek był zabezpieczony, a przewoźnik nie miał informacji tak o potencjalnych zagrożeniach jak i parkingach strzeżonych, które to informacje – co wykazało postępowanie dowodowe - posiadał powód.

Zgodnie z powyższym, w analizowanej sprawie, ww. roczny termin przedawnienia, rozpoczął swój bieg poczynając od dnia wydania rzeczy, albowiem roszczenie powoda nie zawiera się w przypadkach określonych w art. 32 ust. 1 pkt b i c CMR, natomiast dotyczy zaginięcia częściowego towaru, o którym mowa w art. 32 ust. 1 pkt a CMR. Dnia, wskazanego wyżej, jako wyjściowy dla biegu przedawnienia, nie wlicza się do terminu przedawnienia.

Gdy wziąć pod uwagę, że zgodnie z art. 32 ust. 3 CMR, przerwanie biegu przedawnienia normują przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę, to zasadnym jest przyjęcie, że do skutków częściowej zapłaty przez pozwanego odszkodowania powodowi, stosować trzeba przepisy Kodeksu cywilnego.

Zgodnie z art. 123 pkt 2 k.c. przedawnienie przerywa uznanie roszczenia przez osobę, przeciwko której roszczenie przysługuje.

W ślad za wypowiedziami doktryny i judykatury, uznanie długu może mieć charakter tzw. uznania właściwego, stanowiącego umowę, w której strony stosunku zobowiązaniowego potwierdzają jego istnienie, w szczególności co do wysokości długu i terminu jego płatności. Uznanie długu może mieć również charakter tzw. uznania niewłaściwego, które w ujęciach teoretycznych traktowane jest jako jednostronne oświadczenie wiedzy dłużnika, do którego nie stosuje się przepisów o czynnościach prawnych, jako jednostronne oświadczenie woli dłużnika, oraz jako jednostronne oświadczenie dłużnika, w którym występują zarówno elementy jego wiedzy jak i woli. Wymienione oświadczenie dłużnika może być złożone w sposób wyraźny, bądź dorozumiany (por. A. Marciniak, Komentarz do artykułów 367–505³⁷ [w:] Kodeks postępowania cywilnego, t. II, pod red. K. Piaseckiego, Warszawa 2008). Zatem, aby uznanie długu było choćby uznaniem niewłaściwym musi spełniać zasadniczą cechę – być jednostronnym oświadczeniem woli dłużnika – w tym wypadku pozwanego.

W ocenie Sądu w sprawie występowało uznanie niewłaściwe, dokonane choćby przez bezsporną zapłatę przez pozwanego w dniu 5 października 2011 r. , kwoty 1000 zł na poczet odszkodowania .

Zapłata ta przerwała bieg terminu przedawnienia. Zgodnie zaś z art. 124 k.c. przedawnienie przerwane biegnie na nowo.

Powód powództwo w niniejszej sprawie wytoczył 9 grudnia 2013 r. (k. 2), co oznacza, że roczny termin przedawnienia z art. 32 ust. 1 pkt a CMR, które rozpoczęło swój bieg na nowo 5 października 2011 r., upłynął jeszcze przed dniem wytoczenia powództwa co do roszczeń powoda, które wynikły z przewozów podlegających Konwencji CMR.

Powyzsza konstatacja co do upływu terminu przedawnienia pozostawałaby także aktualna jeśli by ropytrywać odpowiedzialność pozwanego jako kolejnego przewoźnika, o której mowa w przepisie art. 34 CMR.

Zgodnie z tym przepisem - jeżeli przewóz jest wykonywany na podstawie jednej umowy przez kilku kolejnych przewoźników drogowych, każdy z nich przyjmuje na siebie odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu, przy czym drugi przewoźnik i każdy z następnych przewoźników staje się przez przyjęcie towaru i listu przewozowego stroną umowy na warunkach określonych w liście przewozowym.

W myśl zaś przepisu art. 37 pkt a CMR, powodowi jako przewoźnikowi, który bezspornie wypłacił odszkodowanie na rzecz swojego klienta, przysługuje roszczenie zwrotne o sumę odszkodowania, odsetki i koszty do przewoźników, którzy uczestniczyli w wykonaniu umowy przewozu – a zatem przewoźnik, który spowodował szkodę, powinien sam ponosić ciężar odszkodowania, które wypłacił sam lub które wypłacił inny przewoźnik.

W zasadzie bezsporne było, ale także wykazane w toku procesu, że to pozwany spowodował szkodę (nie była to jednak szkoda wynikająca z jego złego zamiaru czy niedbalstwa). Powód miałby zatem prawo do roszczenia regresowego wobec pozwanego z tytułu wypłaconego, zgodnie z dokumentami na k. 132-133, odszkodowania. Wobec jednak zarzutu przedawnienia roszczeń powoda, zauważyć trzeba, że prawo to byłoby ograniczone w czasie. Zgodnie bowiem z art. 39 ust. 4 CMR - postanowienia artykułu 32 CMR stosuje się do roszczeń zwrotnych między przewoźnikami. Przedawnienie biegnie jednak bądź od dnia orzeczenia sądowego, ustalającego ostatecznie wysokość należnego odszkodowania na mocy postanowień niniejszej Konwencji, bądź od dnia faktycznej zapłaty w razie braku takiego orzeczenia.

Jak wynika z postępowania dowodowego faktyczna zapłata nastąpiła 9 marca 2011 r., a zatem jeszcze przed dniem wniesienia pozwu 9 grudnia 2013 r., upłynął już roczny termin przedawnienia z ww. przepisu Konwencji CMR.

Mając na uwadze powyższe, Sąd oddalił powództwo jako obejmujące przedawnione roszczenie.

O kosztach postępowania Sąd orzekł w punkcie II sentencji wyroku na podstawie art. 98 § 1 i § 3 k.p.c. w zw. art. 99 k.p.c. obciążając nimi powoda jako stronę przegrywającą sprawę w całości, zasądzając na rzecz pozwanego koszty zastępstwa procesowego w wysokości 3600 zł oraz 17 zł z tytułu opłaty skarbowej od dokumentu pełnomocnictwa. Wysokość kosztów zastępstwa procesowego Sąd ustalił na podstawie § 2 ust. 1 w zw. z § 3 ust. 1 w zw. z § 6 pkt 6 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (...) (Dz. U. Nr 163, póź. 1349 ze zm.).

SSO Jarosław Marczewski