

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 29 grudnia 2014 roku (20.12.2014r. – data nadania w UP) powódka (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. wniosła o zasądzenie od pozwanego Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń Społecznych Spółka Akcyjnej w W. ((...) S.A.) kwoty 80.932,24 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 21 listopada 2013 roku do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Uzasadniając swoje stanowisko powódka wskazała, że zawarła z pozwanym Zakładem umowę odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz spedytora. W czasie trwania ochrony ubezpieczeniowej, powódka wykonywała przewóz płyt granitowych z terenu Republiki Włoskiej do R. (Łotwa). W trakcie wykonywania przewozu, na terytorium Czech doszło do uszkodzenia części przewożonego towaru. Mianowicie podczas przejazdu przez rondo samochód osobowy zajechał drogę zestawowi powódki, przez co wymusił na kierowcy manewr hamowania zestawem, w wyniku którego część ładunku przemieściła się i uległa uszkodzeniu. Odbiorca odmówił przyjęcia części towaru który został uszkodzony, zaś powódkę obciążono kosztami w wysokości uszkodzonego towaru w kwocie 19.576,15 euro.

Powyższe zdarzenie powódka zgłosiła pozwanemu, lecz ten odmówił wypłaty odszkodowania wskazując, że jego zdaniem szkoda wynika z nieprawidłowego zabezpieczenia towaru przez nadawcę, a nie działań powódki. Tym samym (...) S.A. nie znalazł podstaw do wypłaty odszkodowania. Z powyższym stanowiskiem nie zgadza się powódka, która wskazała że ponosi odpowiedzialność za powyższe zdarzenie, bowiem to w wyniku działań jej pracownika doszło do szkody, a tym samym to ona ponosi odpowiedzialność nie zaś nadawca przesyłki.

Ponadto powódka wskazała, że w wyniku wzajemnych kompensacji dokonanej między podmiotami biorącymi udział w transporcie doszło do zaspokojenia roszczeń odbiorcy.

Powódka wskazała, że dochodzi kwoty 19.376,15 euro jako wysokość poniesionej szkody pomniejszonej o franszyzę redukcyjną zgodnie z zapisami Ogólnych Warunków Ubezpieczenia. Powódka przewalutowała powyższą kwotę na złotówki w oparciu o kurs obowiązujący w dniu powstania szkody w przeliczeniu 1 euro = 4,1939 x 19.376,15 euro co daje kwotę 80.932,24 zł. (pozew k. 2 – 9).

W odpowiedzi na pozew pozwany Zakład wniósł o oddalenie powództwa oraz zasądzenie kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Uzasadniając swoje stanowisko w sprawie pozwany wskazał, że powodem uszkodzenia ładunku było jego nieprawidłowe zamocowanie przez nadawcę, co w ocenie pozwanego eliminuje odpowiedzialność przewoźnika. Ponadto pozwany zakwestionował rozmiar i wysokość poniesionej szkody, wskazując że nie została podana wartość uszkodzonych płyt oraz czy uwzględniono możliwość wykorzystania tzw. odzysków.

Pozwany wskazał również, że powódka nie wykazała by na skutek oświadczeń o potrąceniu w rzeczywistości doszło do wzajemnego umorzenia się wierzytelności, a tym samym nie wykazała swojej legitymacji procesowej (odpowiedź na pozew k. 75 - 76).

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

Powódka – (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w P. prowadzi działalność gospodarczą m.in. w zakresie przewozu towarów oraz krajowego i międzynarodowego transportu drogowego w oparciu o wpis do Krajowego Rejestru Sądowego pod nr (...) (wydruk KRS k. 13 – 15).

Pozwany – (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. prowadzi działalność ubezpieczeniową pośrednią i bezpośrednią w oparciu o wpis do Krajowego Rejestru Sądowego pod nr (...) (wydruk KRS k. 79 – 85).

Strony postępowania łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym, polisa nr (...) na okres od 29 czerwca 2013 roku do 28 czerwca 2014 roku (polisa k. 105 - 103 akt szkodowych). Zgodnie z treścią § 5 Ogólnych warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym ustalonych uchwałą (...) z dnia 25 marca 2010r. Zarządu (...) Spółki Akcyjnej ze zmianami ustalonymi uchwałą nr (...) z dnia 2010r. określającego przedmiot i zakres ubezpieczeniowy, przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego, za szkody powstałe w wyniku niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu towarów w drogowym transporcie międzynarodowym. (...) S.A. zastrzegło, że udziela ochrony ubezpieczeniowej w granicach odpowiedzialności ubezpieczonego określonej w Konwencji CMR z zastrzeżeniem postanowień OWU. Zgodnie z ust. 3 § 5 OWU, z zastrzeżeniem § 6, zakresem ubezpieczenia objęta jest odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego za szkody w towarze powstałe od przyjęcia go do przewozu, aż do wydania odbiorcy, oraz z tytułu opóźnienia w przewozie. Zakresem ubezpieczenia objęte zostały wyłącznie przewozy dokonywane przez ubezpieczonego lub osoby za które ponosi odpowiedzialność, wykonywane na podstawie listów przewozowych wystawionych na ubezpieczonego zgodnie z Konwencją CMR. Zgodnie z § 6 ust. 1 pkt 3 (...) S.A. nie odpowiada za szkody powstałe z przyczyn wyłączających odpowiedzialność ubezpieczonego określonych w Konwencji CMR (ogólne warunki ubezpieczenia k. 40 – 47).

Powódka posiada licencję nr (...) na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy (licencja k. 18).

Na podstawie zlecenia z dnia 16 października 2013 roku o nr (...) powódka zobowiązała się do transportu płyt granitowych o objętości 90 m³ i wadze 24 t z (...) we W. do D. S. w R. (Łotwa). Zleceniodawcą transportu była litewska firma (...) w W.. Strony zlecenia postanowiły, że transport będzie odbywał się według zasad Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu towarów z 1956r. Powyższy transport miał zostać wykonany zestawem składającym się z ciągnika samochodowego o nr rej. (...) oraz naczepą ciężarową o nr rej. (...) (zlecenie transportu k. 19).

(...) S. L. w W. działało na zlecenie spółki (...) (okoliczność niekwestionowana).

Załadunek płyt granitowych na naczepę został wykonany przez pracowników nadawcy. Pracownicy nadawcy rozmieszczali również płyty na naczepie. Załadowca dostarczył własne stojaki na których umieszczone zostały następnie płyty oraz zabezpieczył ładunek swoimi łańcuchami. Płyty nie były oddzielone od siebie. Dodatkowo kierowca A. K. zabezpieczył ładunek własnymi dodatkowymi pasami. Uszkodzony towar był umieszczony na drugim stojaku, umiejscowionym z tyłu naczepy. Kierowca nie informował osób dokonujących załadunku, że jego zdaniem zabezpieczenie płyt jest niewystarczające. Kierowca nie został poinformowany o tym, aby miał dokonać jakichś zabezpieczeń. (oświadczenie k. 20 – 21, zeznania świadka A. K. e-protokół czas 01:00:10 k. 124

Na transport został wystawiony list przewozowy CMR (list 52).

W trakcie wykonywania transportu, w dniu 19 października 2013 roku, na ternie Republiki Czeskiej, w miejscowości M. – K., doszło do zdarzenia w wyniku którego została uszkodzona część przewożonego ładunku. Podczas jazdy przez rondo kierowca – A. K., aby uniknąć kolizji z pojazdem osobowym wykonał manewr hamowania. Po zjeździe z ronda, kierujący zestawem zauważył w bocznym lusterku wybrzuszenie na plandece. Następnie zatrzymał się na parkingu oraz obejrzał załadunek. W trakcie oględzin kierowca stwierdził, że doszło do uszkodzenia towaru. Płyty przewróciły się, popękały oraz przemieściły się razem ze stojakiem. Nie doszło do zerwania pasów mocujących towar. O całym zdarzeniu A. K. poinformował powódkę. Następnie na miejsce zdarzenia przyjechali pracownicy powódki i pomogli kierowcy uporządkować towar na naczepie, tak aby mógł on kontynuować przewóz towaru do odbiorcy (oświadczenie k. 20, zeznania świadka A. K. e-protokół czas 00:38:25 – 00:50:25 k. 123).

Płyta granitowa, umieszczona między innymi płytami, wystartowała ponad inne płyty ok. 20 cm. Wskazana płyta uległa uszkodzeniu w ten sposób, że odpadł od niej kawałek wystający ponad inne płyty (zeznania świadka A. K. e-protokół czas 01:02:08 k. 124).

Po dostarczeniu towaru do odbiorcy został sporządzony protokół szkody. Jak wynika z protokołu płyty zostały skruszone na małe kawałki. Wartość zniszczonego towaru ustalona w protokole szkody, obliczona wg faktury (...), wynosiła 14.686,30 euro. W protokole szkody stwierdzono również, że nie istniała możliwość wykorzystania uszkodzonych towarów. Towar uszkodzony nie został przyjęty przez odbiorcę i został zabrany z powrotem przez kierowcę do siedziby spółki (protokół wraz z tłumaczeniem przysięgłym k. 107 – 108, zeznania świadka D. W. e-protokół czas 00:31:39 k. 122, zeznania świadka A. K. e-protokół czas 00:51:17 k. 123).

Pismem z dnia 30 października 2013 roku ALBO PLUS zgłosiła szkodę w towarze do (...) S. (...) w kwocie 19.576,15 euro, wskazując na winę litewskiej spółki i domagając się pokrycia kosztów (pismo k. 51 i tłumaczenie przysięgłe k. 105).

Pismem z dnia 12 listopada 2013 roku (...) S. L. poinformowało powódkę, że szkoda w transporcie wykonywana na podstawie zlecenia nr (...) wyniosła 16.178,64 euro wraz z 21% podatkiem VAT w kwocie 3.397,51 euro, łącznie 19.576,15 euro oraz wniosła o rekompensatę powyższej straty (pismo k. 48). Ponadto fakturą również z dnia 12 listopada 2013 roku (...) S. (...) obciążyła powódkę na kwotę 19.576,15 euro tytułem zwykłej szkody za uszkodzone towary. Faktura powyższa nie została zapłacona przez powódkę, ponieważ spółka (...) dokonała kompensacji szkody z innymi wierzytelnościami przysługującymi powódce. (faktura wraz z tłumaczeniem przysięgłym k. 111 – 112, zeznania świadka D. W. e-protokół (...):15:27 k. 122, zeznania A. W. przesłuchanej w charakterze strony e-protokół czas 00:11:10 k. 276).

Fakturą VAT nr (...) z dnia 29 listopada 2013 roku ALBO PLUS obciążyła (...) S. L. karą w wysokości 19.576,15 euro (faktura wraz z tłumaczeniem przysięgłym k. 109 – 110).

Pismem z dnia 13 stycznia 2014 roku (...) S. L. poinformowała powódkę, że kurs przez nią wykonywany nie posiadała dodatkowego ubezpieczenia. Ponadto litewska spółka wskazała, że kwota należna klientowi (ALBO PLUS) została kompensowana z tego powodu, że (...) S. L. wykonywała dla wskazanego podmiotu transport ładunku i niedoszło do zapłaty należnych faktur (k. 59).

Odbiorca transportu – spółka (...) wystawiła na rzecz powódki fakturę nr (...) z dnia 20 lutego 2014 roku tytułem rekompensaty za uszkodzone płyty w kwocie 19.576,15 euro (faktura wraz z tłumaczeniem przysięgłym k. 113 – 114).

Powódka pozostawała ze spółką (...) w stałych kontaktach gospodarczych. Powódka wykonywała na rzecz wskazanej spółki inne transporty towarów, które nie zostały opłacone. (faktury VAT k. 130 – 136, rozliczenie bilansowe za rok 2013 138 – 141, zeznania świadka D. W. e-protokół (...):13:51 k. 122,

Powódka zgłosiła szkodę do swojego ubezpieczyciela – pozwanego Zakładu (bezsporne, nadto druk zgłoszenia szkody k. 2 akt szkodowych).

Pismem z dnia 12 lutego 2014 roku (...) S.A. odmówiło wypłaty odszkodowania uznając, że nie zachodzą podstawy do uznania odpowiedzialności za przedmiotowe zgłoszenie. Ponadto pozwany wskazał, że odpowiedzialność za szkodę ponosi nadawca przesyłki który był odpowiedzialny za załadunek płyt na naczepę i co uczynił w sposób wadliwy. Pozwany Zakład zakwestionował również uprawnienie powódki do dochodzenia roszczenia, wskazując że nie wykazała ona aby odbiorca (...) otrzymała odszkodowanie (pismo k. 29).

W trakcie postępowania likwidacyjnego, mimo skarg powodowej spółki, pozwany ubezpieczyciel nie znalazł podstaw do zmiany stanowiska w kwestii braku odpowiedzialności Zakładu za szkodę, podtrzymując zdanie w kwestii nieprawidłowego zabezpieczenia załadunku przez nadawcę oraz niewykazania przez powódkę że doszło do naprawienia szkody (skarga k. 66-67, pisma (...) k. 38 – 70).

Pismem z dnia 23 czerwca 2014 roku powódka wezwała pozwanego do zapłaty odszkodowania w terminie 14 dni od dnia otrzymania pisma (pismo k. 64).

Uszkodzona partia towaru, została podzielona na dwie części. Obie strony tej partii były wspólnie mocowane, poprzecznie do osi wzdłużnej samochodu dwoma łańcuchami (mocowanie w miejscu załadunku we W.) i sześcioma pasami (przez kierowcę). Zarówno łańcuchy jak i pasy przechodziły przez pojedynczą granitową, wyższą o ok. 45 cm od pozostałych płyt z trawertynu. Siła naciągu łańcuchów i pasów mocujących, była przenoszona od góry tylko przez tę płytę. Siła naciągu powodowała powstanie momentu gnącego, działającego na część płyty granitowej wystającej ponad niższe płyty. Gdy nastąpiło przełamanie górnego pasa płyty granitowej, wystającego ponad płyty marmurowe, to wówczas cały ładunek nie był już mocowany, a pasy i łańcuchy oplatałyby palety w sposób swobodny, tak jak by ich nie było. Poza mocowaniem poprzecznym cała pierwsza i druga partia ładunku powinny być mocowane wzdłuż osi samochodu, aby przeciwdziałać siłom bezwładności działających przy przyspieszaniu (siły mniejsze), hamowaniu zestawu (siły znacznie większe) i siłom występujących podczas jazdy po łuku. Bezpośrednią przyczyną przewrócenia w prawą stronę pierwszej partii płyt było przewrócenie na podłogę naczepy obu stojaków. Jeżeli to nastąpiło na rondzie, to po przewróceniu stojaków siła bezwładności występująca podczas jazdy po łuku i podczas hamowania spowodowała przemieszczenie płyt na prawą burtę naczepy. Przyczyną przewrócenia i uszkodzenia płyt kamiennych jednej z partii ładunku, było ich nieprawidłowe mocowanie. Obie strony płyt powinny być mocowane poziomo do metalowych stojaków, a całość partii powinna być mocowana wzdłużnie do podłogi. Takie mocowanie zapewniało prawidłowe przyleganie płyt do stojaka, niezależnie od różnic w ich wysokości.

Podczas jazdy na rondzie, nastąpiło przemieszczenie jednej partii ładunku płyt i doszło do uszkodzenia części transportowanych płyt. Jazda zestawu ciężarowego po rondzie (jazda po łuku) oraz podjęcie hamowania awaryjnego, spowodowało zadziaływanie na ładunek znacznych sił, dążących do przemieszczenia ładunku. Analiza dokumentacji pozwala stwierdzić, że przemieszczenie ładunku pierwszej partii ładunku płyt kamiennych, było wynikiem nieprawidłowego zamocowania płyt do stojaków i braku mocowania wzdłużnego tej partii płyt. Mocowanie pierwszej partii płyt, poprzez obciążenie naciągami tylko jednej płyty (nacisk na górną krawędź), powodowało, że w przypadku przełamania tej płyty, ładunek od razu przestawał być związany ze stojakami. Wówczas wystąpienie sił pochodzących od ruchu pojazdu, tj. przyspieszania, hamowania i jazdy po łuku, powodowało możliwość przemieszczania ładunku. W wyniku nieprawidłowego mocowania, nastąpiło przewrócenie obu stojaków metalowych, na których znajdowały się pakiety płyt. Po tym przewróceniu nastąpiło przemieszczenie płyt zarówno na siebie jak i na prawą stronę pojazdu, do oparcia o burtę. W trakcie tego przemieszczania następowało uszkodzenie części płyt (połamanie). Prawidłowe mocowanie ładunku powinno zapewnić związanie płyt ze stojakami – oplecenie płyt w płaszczyźnie poziomej oraz mocowanie wzdłużne całej partii, poprzez stojaki, z podłogą pojazdu (opinia pisemna biegłego R. B. k. 173 - 179).

Czynności załadunku i zabezpieczenia ładunku są czynnościami powiązаныmi i muszą one być dostosowane do rodzaju przewożonego ładunku. Niezależnie od rodzaju ładunku, powinien on być zabezpieczony przed przemieszczaniem się względem przestrzeni ładunkowej naczepy, jak również przed uszkodzeniem. Ładunek powinien być zabezpieczony w trzech wymiarach tj. wzdłużnie, poprzecznie oraz w osi pionowej. Mocowanie to powinno uwzględniać kształt wszystkich elementów ładunku. W niniejszej sprawie ładunek nie był przewożony w opakowaniach uniwersalnych np. skrzyniach, czy też zafoliowanych paletach. Zabezpieczenie ładunku powinno uniemożliwiać jego przemieszczenia się w granicach sił bezwładności, przyspieszeń (opóźnień) wzdłużnych i poprzecznych towarzyszących pojazdowi podczas normalnej jazdy, nawet przy uwzględnieniu awaryjnego hamowania, lub wykonywania gwałtownych manewrów skrętu, nie skutkujących wykroczeniem poza eksploatacyjne położenie naczepy (nadmierny przechył poprzeczny lub wzdłużny). Przy założeniu, że prowadzenie pojazdu nie skutkowało wykroczeniem naczepy poza bezpieczny zakres przechyłów, to wyłączną przyczyną uszkodzenia ładunku było jego nieprawidłowe zabezpieczenie do transportu (pisemna opinia uzupełniająca k. 236-239).

Sąd ustalił powyższy stan faktyczny na podstawie wskazanych dowodów. Strony nie kwestionowały prawdziwości złożonych do akt sprawy dokumentów. Sąd nie znalazł również podstaw do odmowy wiarygodności zeznaniom świadków oraz strony powodowej.

Sąd nie znalazł również podstaw aby odmówić wiarygodności i mocy dowodowej opinii biegłego z zakresu bezpieczeństwa ładunku w transporcie drogowym, zaś opinia jak i jej wnioski nie były kwestionowane przez strony

postępowania. Strona powoda, co prawda wniosła o uzupełnienie opinii poprzez udzielenie odpowiedzi na zadane przez nią pytania, jednakże po otrzymaniu odpowiedzi nie kwestionowała jej wyników, nie wniosła również o dalsze uzupełnienie opinii jak również nie wniosła o przeprowadzenie dowodu z opinii innego biegłego lub instytutu naukowego.

Sąd nie dał wiary dokumentom w postaci potwierdzenia załadunku oraz oświadczenia o należywym załadunku towaru na naczepę (k. 115 – 118), ponieważ stoją one w sprzeczności z wnioskami płynącymi z opinii biegłego, zgodnie z którą przyczyną uszkodzenia towaru było nieprawidłowe mocowanie towaru na naczepie.

Sąd pominął dowód z opinii prywatnej przygotowanej przez (...) Co. Ltd (k. 30 – 39) na zlecenie pozwanego w toku postępowania likwidacyjnego, ze względu na zakwestionowanie jej wniosków przez stronę powodową w toku postępowania. Ponadto Sąd przeprowadził dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu bezpieczeństwa ładunku w transporcie drogowym, której Sąd przyznał większą moc dowodową.

Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Powództwo jako niezasadne podlegało oddaleniu w całości.

W niniejszej sprawie nie ma wątpliwości, że do jej rozważenia mają zastosowanie przepisy Konwencji u umowie przewozu drogowego towarów (CMR) z 1956 roku podpisanej w G.. Wynika to zarówno z treści listu przewozowego obejmującego sporny przewóz, jak również z treści art. 1 pkt 1 Konwencji zgodnie z którym 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. W niniejszej sprawie zarówno W. jak i Łotwa są Państwami Umawiającymi się w rozumieniu Konwencji, zaś przewóz był wykonywany zarobkowo.

Odpowiedzialność przewoźnika na podstawie Konwencji co do zasady reguluje art. 17 pkt 1 Konwencji, 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.

Do przesłanek odpowiedzialności przewoźnika za szkody w substancji towaru zaliczyć należy (1) szkodę przybierającą postać utraty całkowitej lub częściowej (ubytku) bądź uszkodzenia przesyłki, (2) okoliczność, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem (tzw. związek czasowy z przewozem), (3) związek przyczynowy pomiędzy okolicznością zaistniałą w czasie przewozu, z którą Konwencja wiąże obowiązek odszkodowawczy (tzn. niemieszczącą się w zakresie przyczyn zwalniających) a szkodą, (IV) wina przewoźnika.

W niniejszej sprawie powstanie szkody w postaci częściowej utraty przesyłki jest okolicznością niesporną między stronami. Tym samym oczywistym jest, że naprawienia szkody może domagać się osoba poszkodowana. Jednakże na gruncie Konwencji CMR nie znajdziemy wskazania osoby poszkodowanej, ale mówi ona o osobie uprawnionej do domagania się naprawienia szkody. Konwencja nie wskazuje wprost jaki podmiot jest „osobą uprawnioną” do domagania się wyrównania szkody od przewoźnika, jednakże na podstawie całokształtu przepisów konwencji do kręgu podmiotów zaliczyć należy nadawcę przesyłki, odbiorcę oraz inny podmiot, jeżeli udowodni że nabył uprawnienie wynikające z umowy przewozy od jednej z tych osób w drodze cesji. W praktyce, w szczególności chodzi tutaj o spedytora, który występował wobec przewoźnika jako w imieniu nadawcy lub odbiorcy. Nie potrzebuje natomiast dokumentu cesji zakład ubezpieczeń, który zapłacił odszkodowanie osobie uprawnionej na podstawie umowy ubezpieczenia ładunku w transporcie („cargo”) dochodzi roszczeń zwrotnych wobec przewoźnika. Zgodnie bowiem z postanowieniem art. 828 k.c. (znana jest ona także ustawodawstwem innych krajów, patrz orzeczenie H. van B. te B. z dnia 7 lutego 1992 r., (...)) na zakład ubezpieczeń przechodzą roszczenia wobec osób trzecich odpowiedzialnych za powstanie szkody, w tym także wobec przewoźnika, z mocy samego prawa ex lege) z dniem zapłaty odszkodowania osobie uprawnionej, do wysokości zapłaconego odszkodowania. Jest to tzw. subrogacja. Zakład ubezpieczeń, występując z roszczeniem wobec przewoźnika, powinien natomiast wykazać swoją legitymację,

załączając dowód zapłaty odszkodowania (W. Górski, K. Wesołowski, Komentarz do umowy przewozu i spedycji. Str. 354 – 355).

W ocenie Sądu powodowa spółka nie wykazała przejścia na nią uprawnienia do żądania od ubezpieczyciela świadczenia regresowego. Powódka nie przedstawiła dokumentów cesji (przelewu wierzytelności) z których jednoznacznie wynikałoby, że jest osobą uprawnioną do żądania naprawienia szkody. Powódka przedstawiła pismo spedytora (...) S. L. o potrąceniu należności posiadanych przez spedytora względem powódki z kwotą odszkodowania za uszkodzony towar oraz pismo z treści którego wynika, że zleceniodawca spedytora spółka (...), według oświadczenia spedytora, miał potrącić spółce (...) kwoty należne jej z tytułu świadczonych usług z kwotą odszkodowania za zniszczony towar. Jednakże strona powodowa nie przedstawiła żadnych dowodów świadczących o przejściu na spółkę (...) roszczenia o zapłatę za uszkodzony towar z odbiorcy tego towaru – spółki (...) LTD. Ponadto oświadczenia o potrąceniu wzajemnych wierzytelności między spółkami (...) miało nastąpić jeszcze w 2013 roku, natomiast odbiorca towaru (...) LTD w lutym 2014 roku wystosował do powódki żądanie zapłaty kwoty 19. 19.576,15. Ponadto nie są znane Sądowi szczegóły przejścia na spółkę (...) uprawnienia do żądania spełnienia roszczenia regresowego od innych podmiotów zobowiązanych do naprawienia szkody w towarze. Zdaniem Sądu powódka aby wykazać nabycie prawa do żądania od ubezpieczyciela zwrotu zapłaconych kwot tytułem szkody powinna wykazać przejście statusu osoby uprawnionej z odbiorcy towaru na każdy z podmiotów biorących udział w wykonaniu transportu drogowego.

Kolejnymi przesłankami warunkującymi odpowiedzialność przewoźnika jest powstanie szkody między przyjęciem przesyłki a jej wydaniem oraz związek przyczynowy pomiędzy okolicznością zaistniałą w czasie przewozu, z którą Konwencja wiąże obowiązek odszkodowawczy (tzn. niemieszczącą się w zakresie przyczyn zwalniających) a szkodą. Nie budzi wątpliwości że do pęknięcia płyt doszło w trakcie wykonywania przewozu, czyli po odebraniu towaru od nadawcy ale przed dostarczeniem jej odbiorcy. Co do związku przyczynowego, jako kolejnej przesłanki warunkującej odpowiedzialność przewoźnika wskazać należy, że osoba uprawniona nie ma obowiązku wykazania konkretnej przyczyny przewozu. Jednakże Konwencja w art. 17 ust. 4 wskazuje przyczyny których zaistnienie, z uwzględnieniem postanowień art. 18 ust. 2 do 5 Konwencji, powoduje zwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku przyczyn. Do przyczyn zwalniających Konwencja zalicza:

- a) użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych oponczą, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;
- b) brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;
- c) manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;
- d) naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni;
- e) niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;
- f) przewóz żywych zwierząt.

Sąd podzielił stanowisko strony pozwanej w zakresie stwierdzającym, że w niniejszej sprawie ma zastosowanie przesłanka zwalniająca, czyli że szkoda powstała w związku z manipulowaniem, ładowaniem, rozmieszczeniem lub wyładowaniem towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy (art. 17 ust. 4 pkt c Konwencji CMR).

Konwencja nie wskazuje która ze stron jest obowiązana do dokonywania czynności ładunkowych i zabezpieczających, pozostawiając ustalenie tej kwestii umowie. W przypadku natomiast braku umowy stron w powyższym zakresie, obowiązek ten będzie spoczywał na nadawcy albo odbiorcy. Oczywiście trudno wywieść jest z postanowień Konwencji, że I w każdym wypadku czynności ładunkowe spoczywają na nadawcy lub odbiorcy, ale wobec braku jakiegokolwiek postanowienia nakładającego na przewoźnika obowiązki w tym zakresie, wniossek, że czynności ładunkowe należą co do zasady (tj. jeśli strony umowy inaczej nie postanowią) do nadawcy lub odbiorcy wydaje się oczywisty. Może się również zdarzyć sytuacja w której odpowiedzialność za czynności załadowcze będzie podzielona pomiędzy przewoźnika jak i załadowcę. Przytoczony przepis art. 17 ust. 4 lit. c Konwencji stanowi nie tylko o czynnościach ładunkowych w ścisłym tego słowa znaczeniu (czyli umieszczeniu towaru na środku transportowym), ale także o manipulowaniu i rozmieszczeniu w sensie usytuowania w konkretnym miejscu towarów na środku transportowym. Należy przyjąć, że czynności te także, co do zasady, należą do nadawcy lub odbiorcy, zwłaszcza, że są one ściśle związane z załadunkiem czy rozładunkiem.

Jak jednoznacznie wynika z opinii biegłego przyczyną uszkodzenia przewożonych płyt było nieprawidłowe zamocowanie płyt na czas transportu. W wyniku błędnego zamocowania ładunku, w trakcie gwałtownego manewru hamowania, płyty pod wpływem działania siły odśrodkowej przesunęły się i uległy uszkodzeniu. Jak wskazał biegły czynności załadowcze i zabezpieczające towar w niniejszej sprawie były czynnościami powiązаныmi. Jednakże ewentualne przemieszczanie się ładunku na naczepie było uzależnione również od sposobu zamocowania towaru.

Z okoliczności sprawy nie wynika, aby to na przewoźniku (kierowcy) spoczywał obowiązek samodzielnego załadowania i mocowania przesyłki. Zarówno stojaki, łańcuchy jak i pasy mocujące zostały przekazane przez osoby ładujące towar na naczepę w imieniu nadawcy. Również osoby ładujące towar ustawiły płyty na stojakach samodzielnie bez udziału kierowcy, jak również zabezpieczyły przedmiot przewoży dostępnym przez siebie łańcuchami i pasami. Ponadto kierowca dołożył dodatkowe zabezpieczenie towaru poprzez zamocowanie dodatkowych pasów trzymających.

W ocenie Sądy powyższe okoliczności wskazują, że przyczyną powstania szkody było nieprawidłowe ułożenie płyt na stojakach (wstawienie płyty wyższej pomiędzy płyty niższe) oraz nieprawidłowe mocowanie płyt oraz stojaków w naczepie. W związku z okolicznością, że czynności tych dokonywały osoby pracujące na rzecz nadawcy przesyłki, nie można mówić aby odpowiedzialność za szkodę ponosił przewoźnik.

Wątpliwości Sądu budzi również wysokość szkody jaka miała zostać wyrządzona odbiorcy towaru. Z protokołu szkody wynika, że całkowita kwota za zniszczone towary wynosi 14.686,30 euro. Zastrzeżono w nim, że mogą zostać doliczone dodatkowe koszty. Z treści roszczenia skierowanego przez spółkę (...) do (...) S. L. wynika, że oprócz wartości uszkodzonego towaru na szkodę składa się kwota 230 euro jako cena metalowego stojaka oraz 1.262,34 euro tytułem kosztów za transport nowych towarów. W ocenie Sądu strona powodowa nie wykazała aby wskazane koszty dodatkowe zostały faktycznie poniesione, jak również czy ich pokrycie było uzasadnione.

Mając powyższe na uwadze, Sąd nie znalazł podstaw do ustalenia odpowiedzialności pozwanego Zakładu (...), tym samym powództwo podlegało oddaleniu.

Sąd orzekł o kosztach postępowania sądowego na podstawie art. 98 k.p.c. statującym zasadę odpowiedzialności za wynik procesu. Zgodnie z § 1 przywołanego przepisu strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). Za stronę przegrywającą uznać należy stronę powodową, bowiem powództwo uległo oddaleniu w całości. Stosownie do treści § 3 art. 98 k.p.c. Do niezbędnych kosztów procesu strony reprezentowanej przez adwokata zalicza się wynagrodzenie, jednak nie wyższe niż stawki opłat określone w odrębnych przepisach i wydatki jednego adwokata, koszty sądowe oraz koszty nakazanego przez sąd osobistego stawiennictwa strony. Strona pozwana poniosła koszty w kwocie 4.775,35 zł. Na wskazane koszty złożyło się wynagrodzenie dla pełnomocnika procesowego w kwocie 3.600 zł (ustalone zgodnie z § pkt 6 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie

oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu [Dz.U.2013.461 t.j. z dnia 2013.04.16]), kwota 17 zł tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa oraz kwota 1.158,35 zł tytułem wynagrodzenia biegłego za przygotowaną w niniejszej sprawie pisemną opinię.

Z/ odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powoda.