

Sygn. akt X GC 1022/15

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 czerwca 2018 r.

Sąd Okręgowy w Łodzi, X Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSO Renata Lewicka

Protokolant: stażysta A. K.

po rozpoznaniu w dniu 7 czerwca 2018 r. na rozprawie w Ł.

sprawy z powództwa (...) S.A. z siedzibą w P., Francja

przeciwko (...) W. T. AG z siedzibą w W. N., Austria

o zapłatę 228.639,57 złotych oraz 2.785,00 Euro

1. zasądza od (...) W. T. AG z siedzibą w W. N., Austria na rzecz (...) S.A. z siedzibą w P., Francja kwotę 228.639,57 (dwieście dwadzieścia osiem tysięcy sześćset trzydzieści dziewięć i 57/100) złotych oraz kwotę 2.785,00 (dwa tysiące siedemset osiemdziesiąt pięć) Euro – wraz z odsetkami w wysokości 5% rocznie, liczonymi dla wyżej wymienionych kwot, od dnia 5 września 2014 r. do dnia zapłaty;

2. stwierdza, iż strona pozwana uległa w całości, pozostawiając szczegółowe wyliczenie kosztów procesu referendarzowi sądowemu na podstawie art. 108 § 1 k.p.c.

Sygn. akt X GC 1022/15

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 6 sierpnia 2015 r. powód (...) S.A. z siedzibą w P. wniósł o wydanie nakazu zapłaty w europejskim postępowaniu nakazowym przeciwko (...) W. T. AG z siedzibą w W. N. i zasądzenie kwoty 228.639,57 złotych z odsetkami od dnia 5 września 2014r. jako odszkodowania dochodzonego od przewoźnika z tytułu całkowitej utraty towaru i o zwrot kosztów postępowania. Kwota dochodzona pozwem stanowi równowartość utraconego towaru.

[pozew k-3-6, uzupełnienie k-11-13]

W dniu 28 września 2015 r. Sąd Okręgowy w Ł. (...) wydał europejski nakaz zapłaty zasądzając dochodzoną pozwem kwotę.

[(...) k-31-32]

W dniu 22 października 2015 r. pozwany wniósł sprzeciw od europejskiego nakazu zapłaty.

[sprzeciw k-33-34]

W odpowiedzi na sprzeciw strona powodowa podtrzymała żądanie pozwu w całości uzupełniając uzasadnienie roszczenia pozwu i wskazując, iż do utraty towaru doszło w wyniku rażącego niedbalstwa przewoźnika (pозwanego), którego zastępował podwykonawca w osobie przewoźnika I. S.. Powód jako ubezpieczyciel nadawcy wszedł w jego prawa po zaspokojeniu nadawcy, w drodze zawartej umowy cesji.

[pismo k-94-100]

W uzupełnieniu złożonego sprzeciwu pozwany wniósł o oddalenie powództwa powołując się na wyłączenie swojej odpowiedzialności w oparciu o treść art. 17 ust. 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu towarów (CMR). Ponadto pozwany podniósł zarzut przedawnienia roszczenia oraz wniósł o przyznanie podwykonawcy – firmy (...) z siedzibą w Portugalii, która wykonywała przewóz jako dalszy przewoźnik.

[pismo k-140-151]

Pismem z dnia 14 listopada 2016 r. powód rozszerzył powództwo o kwotę 2.785,00 Euro jako równowartość przewoźnego, wraz z odsetkami od dnia 5 września 2014 r.

[pismo k-313]

W odpowiedzi na rozszerzone powództwo pozwany wniósł o jego oddalenie przywołując argumentację ze sprzeciwu i powołując się na wyłączenie odpowiedzialności w oparciu o art. 17 ust. 2 Konwencji CMR.

[odpowiedź na rozszerzone powództwo k-

Przy pozwany nie zgłosił przystąpienia do sprawy w charakterze interwenienta ubocznego T. S. T. L. z siedzibą w Portugalii.

[akta sprawy]

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 5 sierpnia 2014 r. firma (...) de (...) S.A., w ramach zawartej z firmą (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością w M. umowy sprzedaży opon samochodowych, wystawiła fakturę na kwotę 228.639,57 złotych. [faktura k-102-108]

Firma (...) jako nadawca zleciła pozwanemu dokonanie przewozu objętych wyżej wymienioną fakturą opon z Portugalii (L.) do nabywcy w M., za kwotę 2.785,00 Euro netto.

[rachunek k-112, list załadunkowy k- 113-119, rachunek k-317, okoliczności niesporne]

Pozwany podzlecił przewóz firmie (...). w dniu 1 sierpnia 2014 r. Z firmą tą współpracował już od dłuższego czasu i nadal współpracuje [zlecenie k-487-488, okoliczności niesporne].

Z uwagi na brak zapewnienia przez pozwanego naczepy typu „mega” nadawca zgodził się zredukować ilość ładunku do ilości mogącej się pomieścić w naczepie „standard”. [korespondencja mailowa k-490]

W 2010 r. i w 2011 r. zdarzyły dwie kradzieże opon z samochodów podczas transportów wykonywanych przez pozwanego.

[pisma wraz z tłumaczeniami k-491-46]

W dniu 5 sierpnia 2014 r. działająca jako podwykonawca pozwanego firma (...). w osobie właściciela I. S. dokonała załadunku opon w Portugalii i wystawiła list CMR nr 830.

[list przewozowy k-120]

Po przekroczeniu granicy przewoźnik nie skorzystał z autostrady (...) z uwagi na opłaty tylko jechał innymi drogami, według swojego wyboru.

[zeznania świadka – I. S. e-protokół z dnia 6 grudnia 2016 r. k-324 adnotacje 00.44.27]

Przewoźnik o godz. 19.45 korzystał z usług baru (...), natomiast o godz. 23.51 ze stacji (...) Spółki Akcyjnej w P. w P..

[akta śledztwa RSD 285/14 KPP P. - kopie: protokół przyjęcia zawiadomienia o przestępstwie k- 446-447v, kserokopia paragonów k-465; zeznania świadka – I. S. e-protokół z dnia 6 grudnia 2016 r. k-324 adnotacje 00.07.57]

Według twierdzeń przewoźnika przy wyjeździe z miejscowości P. przed północą 9 sierpnia 2014 r. zajechał mu drogę samochód O. (...) zmuszając do zjechania na pobocze. Do szoferki podeszło dwóch mężczyzn i otworzyło drzwi prawe i lewe i sterroryzowali kierowcę zakrywając mu następnie twarz i krępując ręce. Napastnicy nie posługiwali się żadną bronią. Ciągnik wraz z naczepą (i przewoźnikiem) jechał następnie przez około 3 godziny, a później rozładowano naczepę przez około 2-2,5 godziny, a następnie skrepowanego przewoźnika zabrano samochodem osobowym i po około 40 minutach jazdy pozostawiono w lesie. Po uwolnieniu się, około 6.45 dnia 10 sierpnia 2014 r. przewoźnik dotarł do domu pomocy społecznej (...) w B., gdzie poprosił o wezwanie Policji.

[akta śledztwa RSD 285/14 KPP P. - kopie: protokół przyjęcia zawiadomienia o przestępstwie k- 446-447v, kserokopia paragonów k-465, notatka k-445, zeznania świadka – I. S. e-protokół z dnia 6 grudnia 2016 r. k-324 adnotacje 00.07.57 i 00.44.27].

Ciągnik S. wraz z naczepą został odnaleziony porzucony na parkingu przy stacji paliw w B.. Pojazd odnaleziono 17 sierpnia 2014 r., natomiast na parkingu stał co najmniej od 15 sierpnia 2014 r. Pojazd wydano przewoźnikowi, który w tym czasie przebywał u znajomych w B..

[notatka z akt śledztwa k-466, zeznania świadka – I. S. e-protokół z dnia 6 grudnia 2016 r. k-324 adnotacje 00.07.57]

Do wskazanego przez przewoźnika miejsca zdarzenia przejazd pojazdu znalazł potwierdzenie m.in. poprzez logowania (...) i logowania (...) telefonów przewoźnika (skradzionych wraz z pojazdem) oraz odczyty z V.. Od miejsca natomiast wskazanego jako miejsce zaboru brak potwierdzenia wersji przewoźnika, brak odczytów z monitoringu jak i wyżej wymienionych logowań.

[notatki z akt śledztwa RSD 285/14 KPP P., k-469 i k-470]

Postanowieniem z dnia 27 listopada 2014 r. Policja umorzyła śledztwo wszczęte po zawiadomieniu złożonym przez I. S.'ego z uwagi na brak danych dostatecznie uzasadniających podejrzenie popełnienia przestępstwa. W uzasadnieniu postanowienia wskazano, iż zachodzi duże prawdopodobieństwo, że zdarzenie w rzeczywistości nie miało miejsca. Poza wskazanym wyżej brakiem potwierdzenia dalszej drogi przejazdu pojazdu i logowań, także okoliczność braku ubezpieczenia AC przedmiotowego pojazdu, jego odnalezienie po kilku dniach i wydanie go przewoźnikowi, który te kilka dni spędził w pobliżu miejsca odnalezienia pojazdu, zdaniem Policji świadczą o możliwości fikcyjnego zgłoszenia napadu wraz z kradzieżą. Za wersją tą przemawia także wynik badania taśmy, którą przewoźnik miał mieć zaklejone oczy i którą rzekomo zrywał po uwolnieniu go, a na której nie stwierdzono odzwierciedlonych jego linii papilarnych.

[postanowienie z akt śledztwa RSD 285/14 KPP P. – k-471-472; zeznania świadka R. W. e-protokół z dnia 7 listopada 2017 r., k-538, adnotacje 00.05.26-00.12.25].

Odpis postanowienia o umorzeniu śledztwa został doręczony I. S. jako pokrzywdzonemu w dniu . Postanowienie to nie zostało przez niego zaskarżone. Polskie organy ścigania nie podejmowały także żadnych działań przeciwko I. S..

[zwrotne poświadczenie odbioru z akt śledztwa RSD 285/14 KPP P. - k-116, pismo Prokuratury Rejonowej w Pleszewie k-569]

W odpowiedzi na wezwanie do zapłaty skierowane przez C. M. pozwany w piśmie z dnia 5 września 2014 r. potwierdził przyjęcie zgłoszenia, ale odmówił zapłaty odszkodowania powołując się na zgłoszenie tego roszczenia przez nadawcę do jego ubezpieczyciela.

[pismo z tłumaczeniem k-126-127]

Pismem z dnia 15 września 2014 r. ubezpieczyciel podwykonawcy pozwanego (firmy (...)) – (...) S.A. odmówił przyjęcia odpowiedzialności za przedmiotową szkodę w świetle Konwencji CMR.

[pismo k-128-129]

Powód przyznał poszkodowanemu (nadawcy) odszkodowanie stanowiące równowartość kwoty 228.639,57 złotych tj. 54.694,10 EUR, a następnie w dniu 19 września 2014 r. wypłacił na rzecz nadawcy – C. M. – odszkodowanie pomniejszone o franszyzę redukcyjną wynoszącą 10.000,00 EUR, tj. kwotę 44.694,10 EUR.

[potwierdzenie przelewu k-336, pismo pełn. powoda k-335]

W dniu 20 marca 2015 r. firma (...) dokonała cesji praw dotyczących odszkodowania z tytułu kradzieży opon na powoda (oddział w Niemczech), a następnie dokonała potwierdzenia cesji wobec powoda.

[cesja k-130-131, potwierdzenie k-132-133]

Pozwany nadal współpracuje z firmą (...). [zlecenia k-507-525, zeznania świadka I. S.'ego e-protokół z dnia 6 grudnia 2016 r. k-325, adnotacje 00.52-51]

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w postaci dokumentów, których prawdziwości i wiarygodności żadna ze stron nie kwestionowała oraz uzupełniająco w oparciu o zeznania świadków.

Sąd nie dał wiary zeznaniom I. S.'ego że utrata ładunku nastąpiła w wyniku napadu, bowiem jego twierdzenia nie znalazły potwierdzenia już w toku prowadzonego śledztwa. Policja prowadząca postępowanie w sprawie również doszła do wniosku, że napad najprawdopodobniej został sfingowany bowiem nie wykryto żadnych dowodów przemawiających za wersją zdarzenia wskazaną przez I. S.'ego. Na fikcyjność zgłoszonego napadu wskazuje zarówno brak śladów linii papilarnych I. S.'ego na taśmie, która według twierdzeń świadka miała przesłaniać mu oczy i którą sam odrywał, a także pozostawanie I. S.'ego w pobliżu miejsca odnalezienia ciągnika do czasu jego odnalezienia.

Nie można także pominąć okoliczności, że pomimo wskazania fikcyjności zgłoszenia napadu jako przyczyny umorzenia postępowania I. S. nie wniósł zażalenia na to postanowienie.

Sąd w oparciu o art. 242 k.p.c. wyznaczył termin maksymalny przeprowadzenia dowodu z zeznań świadka K. K. (1), nie uwzględniając wniosku o jej przesłuchanie w drodze pomocy sądowej. Sąd orzekający w pełni podziela stanowisko wyrażane wielokrotnie w judykaturze, że art. 235 k.p.c. zawiera regułę procesową zgodnie z którą postępowanie dowodowe odbywa się przed sądem orzekającym oraz przewidziane od niej wyjątki (tj. sprzeciwia się temu charakter dowodu albo wzgląd na poważne niedogodności lub niewspółmierność kosztów w stosunku do przedmiotu sporu.). R. legis takiego kształtu omawianego przepisu jest założenie, że wyłącznie bezpośredni kontakt sądu orzekającego z podmiotami biorącymi udział w postępowaniu oraz rzeczowymi środkami dowodowymi zapewnia temu sądowi możliwość poczynienia odpowiednich spostrzeżeń, istotnych dla oceny wiarygodności i mocy dowodów. W tym sensie art. 235 § 1 k.p.c. uwiarygadnia swobodną ocenę dowodów, określoną w art. 233 § 1 k.p.c. Relacja ta jest ważna, gdyż ocena wiarygodności i mocy dowodów, wprawdzie odbywa się na podstawie wszechstronnego rozważania materiału dowodowego, jednak sąd dokonuje jej według własnego przekonania. W rezultacie swoboda ta musi zostać obwarowana gwarancjami wynikającymi z zachowania bezpośredniego kontaktu sądu ze źródłami dowodowymi, szczególnie osobowymi. Zgodnie z dyrektywą *exceptiones non sunt excendendae* odstępstwo od reguły, polegające na przeprowadzeniu poszczególnych środków dowodowych w ramach pomocy sądowej, nie może być interpretowane rozszerzająco. Następstwem przyjęcia tego rodzaju opcji interpretacyjnej jest konstatacja o enumeratywnym katalogu odstępstw od zasady, zgodnie z którą postępowanie dowodowe odbywa się przed sądem orzekającym. (wyrok SA w Łodzi z dnia 5 maja 2017 r., I ACa 1427/16, Lex; wyrok SA w Białymstoku z dnia 19 sierpnia 2015 r., III AUa 50/15, Lex). W niniejszej sprawie istotna, z punktu widzenia rozstrzygnięcia, jest bowiem w zasadzie jedynie okoliczność dotycząca ewentualnego zwolnienia się pozwanego z odpowiedzialności w oparciu o art. 17 ust. 2 Konwencji CMR. Z tego względu znaczenie ma przede wszystkim ustalenie w jakich okolicznościach doszło do utraty towaru. Według

twierdzeń przewoźnika nastąpiło to w wyniku rozboju, a więc ocenie podlegała kwestia czy do takiego napadu rzeczywiście doszło i czy kierowca zachował należytą staranność w trakcie przewozu. Z tego też względu, o ile w ogóle zeznania świadka K. K. (1) można uznać za mogące wnieść coś nowego do sprawy, to tym bardziej znaczenie ma przeprowadzenie tego dowodu w ramach zasady bezpośredniości przed sądem orzekającym, a nie w ramach pomocy sądowej. Nie zmienia to przy tym oceny, że okoliczności na jakie świadek ten został powołany były bądź niesporne (co do okoliczności, historii i zasad współpracy pozwanego z I. S.'m) bądź wynikające z dokumentów, których żadna ze stron nie kwestionowała (wyników postępowania reklamacyjnego i wyników postępowania przed organami ścigania w Polsce). Podkreślić także należy, że z kolei ustalanie okoliczności w jakich nastąpiła utrata towaru w oparciu o zeznania świadka ze słyszenia (jakim była K. K.) w sytuacji, gdy został przed Sądem przesłuchany świadek bezpośredni (I. S.) i przeprowadzono także dowód z jego zeznań złożonych w toku śledztwa, nie znajduje żadnego uzasadnienia. Świadek K. K. mogłaby zatem jedynie powtórzyć to co przekazał jej I. S., zaś trudno oczekiwać aby były to twierdzenia inne niż złożone przed Policją i przed Sądem (biorąc pod uwagę ewentualne konsekwencje jakimi może on zostać obciążony w oparciu o art. 37 Konwencji CMR). Ponadto stosownie do treści art. 227 k.p.c., przedmiotem dowodu są fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie. Zgodnie zaś z treścią art. 217 § 3 kpc, sąd pomija twierdzenia i dowody, jeżeli są powoływane jedynie dla zwłoki lub okoliczności sporne zostały już dostatecznie wyjaśnione. W utrwalonym orzecznictwie przyjmuje się, że wyjaśnienie okoliczności spornych następuje wówczas, gdy nie budzą one wątpliwości sądu. Sytuacja, w której prowadzenie dalszych dowodów jest zbędne, skoro zmierzają one do tego samego rezultatu, który został już osiągnięty, nie wymaga komentarza. Stanowi to działanie zmierzające jedynie do zwłoki postępowania (wyr. SN z dnia 13 lutego 1997 roku, I PKN 71/96, OSNAPiUS 1997, nr 19, poz. 377). Omawiany przepis przesądza, że o zakresie postępowania dowodowego rozstrzyga sąd, który pominie środki dowodowe, jeżeli okoliczności sporne zostały już dostatecznie wyjaśnione. Dał temu wyraz Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 19 marca 1997 roku, II UKN 45/97, OSNAPiUS 1998, nr 1, poz. 24, stwierdzającym, że sąd nie jest obowiązany do uwzględniania kolejnych wniosków dowodowych strony tak długo, aż udowodni ona korzystną dla siebie tezę i pomija je od momentu dostatecznego wyjaśnienia spornych okoliczności sprawy. W sytuacji gdy okoliczności sprawy zostały dostatecznie wyjaśnione, prowadzenie postępowania dowodowego jest nie tylko zbędne, ale i niedopuszczalne.

Sąd oddalił także wniosek pozwanego o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego z zakresu psychologii transportu i ruchu drogowego (oraz zgłoszonego ewentualnie wniosku o powołanie biegłego z zakresu kryminologii) uznając, iż w realiach niniejszej sprawy nie zachodzi potrzeba zasięgnięcia przez Sąd wiadomości specjalnych, związanych z wyborem trasy przez przewoźnika jak i oceną jego działań podejmowanych w trakcie napadu rozbójniczego. W pierwszej kolejności bowiem podkreślić należy, iż w ocenie Sądu (a także Policji prowadzącej śledztwo) nie doszło do napadu zgłoszonego przez I. S.'ego, a co za tym idzie – brak podstaw do ustalania prawidłowości jego działań w sytuacji wystąpienia takiego zdarzenia. Po drugie, hipotetycznie przyjmując (bowiem Sąd ma świadomość, iż nie można także w sposób jednoznaczny wykluczyć tej wersji zdarzenia), że napad w rzeczywistości miał miejsce, to bez konieczności odwoływania się do wiadomości specjalnych biegłego w ocenie Sądu uznać należy, że kierowca wykazał się dużą niefrasobliwością przy wykonywaniu przedmiotowego przewozu (o czym szerzej w rozważaniach prawnych).

Sąd oddalił także wniosek powoda o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego z zakresu wyceny ruchomości na okoliczność wartości skradzionych opon z uwagi na zbędność tego dowodu dla rozstrzygnięcia sprawy. Sąd podziela wyrażane już w judykaturze stanowisko, iż wartość towaru wynika z faktury obejmującej cenę jego sprzedaży i nie wymaga dalszych dowodów, w szczególności w sytuacji braku kwestionowania wartości szkody przez stronę pozwaną.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Przepisy Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U.62.49.238) znajdują zastosowanie do wszystkich umów o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami (samochodami, pojazdami członowymi, przyczepami i naczepami), 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 (art. 1 ust. 1 Konwencji CMR). Krajami umawiającymi się są: Austria, Belgia, Białoruś, B.-Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Dania, Estonia, Federacja Rosyjska, Finlandia, Francja, Grecja,

Hiszpania, Holandia, Irlandia, Jugosławia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Czech, Republika Federalna Niemiec, Republika Mołdawii, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Tunezja, Węgry, Wielka Brytania, W., z tym, że przepisów Konwencji CMR nie stosuje się do przewozów pomiędzy Wielką Brytanią a Irlandią (art. 1 Konwencji CMR, a także zob. E. Habryn, Windykacja należności z umowy międzynarodowego przewozu towarów, Komentarz praktyczny ABS nr 140865).

Zgodnie z art. 31 ust. 1 Konwencji CMR we wszystkich sporach, które wynikają z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, powód może wnosić sprawę do sądów umawiających się krajów, określonych przez strony w drodze wspólnego porozumienia, a ponadto do sądów kraju, na którego obszarze:

a) pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz, albo

b) znajduje się miejsce przejścia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy,

i nie może wnosić sprawy do innych sądów. Uznać zatem należało, iż w niniejszej sprawie występuje jurysdykcja sądu polskiego.

W przedmiotowej sprawie rozstrzygnięciu podlegała kwestia odpowiedzialności pozwanego przewoźnika za utratę towaru podczas przewozu, a w szczególności kwestia wystąpienia jednej z przesłanek ekskulpacyjnych, określonych w art. 17 ust. 2 Konwencji. Jedynie dla porządku wskazać należy, iż na gruncie zarówno doktryny jak i judykatury pojawiły się rozbieżności co do charakteru odpowiedzialności przewoźnika na gruncie art. 17 Konwencji CMR. Odpowiedzialność ta jest bowiem uznawana za odpowiedzialność na zasadzie winy (tzw. winy domniemanej)¹ i okoliczności ekskulpujących określonych w ustępie 2 art. 17, bądź na zasadzie ryzyka (tzw. odpowiedzialność obiektywna)² i okoliczności egzoneracyjnych z art. 17 ust. 2. W ocenie Sądu orzekającego uznać należy za zasadne pierwsze z przywołanych stanowisk, tj. kwalifikowanie odpowiedzialności przewoźnika jako odpowiedzialności deliktowej (w oparciu o domniemanie winy). Zgodnie z treścią art. 17 ust. 1 i 2 Konwencji CMR 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. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Przy sformułowaniu ostatniej z przyczyn zwalniających ogólnych Konwencja odwołuje się do cech siły wyższej (nieuniknioność zdarzenia, przemożność). Z przepisów Konwencji wynika wymóg najwyższego, ale realnie osiągalnego, stopnia staranności (zob. np. wyrok Sądu Apelacyjnego w W. (...) z dnia 7 listopada 1995 r., I ACr 606/95, Lex). Wymóg podjęcia wszelkich (a zatem nie tylko rozsądnych, normalnie wymaganych czy ekonomicznie uzasadnionych) środków, w istocie wyznacza rygorystyczną, najwyższą miarę staranności przewoźnika i osób, do których usług się odwołuje przy wykonywaniu umowy.

W myśl przepisu art. 18 ust. 1 konwencji CMR dowód, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało jedną z przyczyn przewidzianych w artykule 17 ust. 2 konwencji CMR (tzw. przyczyn ogólnych) ciąży na przewoźniku. Postanowienie art. 18 ust. 1 konwencji potwierdza jednocześnie istnienie domniemania, że szkoda w substancji towaru oraz szkoda wynikająca z opóźnienia w przewozie powstały z okoliczności, za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność. Domniemanie z art. 18 ust. 2 konwencji CMR nie zwalnia przewoźnika od udowodnienia jednej ze szczególnych przyczyn zwalniających, na którą się powołuje. Rezygnacja z wymogu udowodnienia na rzecz uprawdopodobnienia dotyczy jedynie związku przyczynowego pomiędzy tą okolicznością a szkodą. Przepis ten nie zawiera natomiast domniemania samego zdarzenia, które w myśl ogólnych zasad rozkładu ciężaru dowodu musi być udowodnione (K. Wesołowski, Glosa do wyroku s.apel. z dnia 7 listopada 1995 r., I ACr 606/95, OSP 1998/10/172). Przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności, powołując się na omawianą okoliczność, jeżeli udowodni łączne wystąpienie obu wymienionych w przepisie art. 17 ust. 2 CMR cech zdarzenia, tj. niemożliwości uniknięcia samego zdarzenia i niemożliwości zapobieżenia jego następstwom. Zdarzenie musi być zatem jednocześnie nieuniknione i przemożne. W związku z powyższym nie może uwolnić się od odpowiedzialności przewoźnik, który mógł uniknąć

samej okoliczności (np. napadu), choć nie mógł już zapobiec jej konsekwencjom (szkodzie). Podobnie nie jest możliwe skuteczne powołanie się na okoliczność, o której mowa, w sytuacji, w której przewoźnik wprawdzie nie mógł uniknąć samej okoliczności (np. nieprawidłowego zachowania się innego użytkownika drogi), ale swoim działaniem mógł zapobiec szkodzie (K. Wesołowski [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz, Lex 2015 – komentarz do art. 17). Warunkiem uwolnienia się od odpowiedzialności (art. 17 ust. 2 Konwencji CMR) jest udowodnienie przez przewoźnika, że podjął wszelkie możliwe kroki w celu uniknięcia zdarzenia, a w przypadku jego nastąpienia - że nie mógł zapobiec jego skutkom. Kryteria oceny zachowania przewoźnika powinny być przy tym zróżnicowane i zależeć m.in. od rodzaju i wartości przewożonego towaru oraz trasy przewozu (K. Wesołowski, Glosa do wyroku SN z dnia 17 listopada 1998 r., III CKN 23/98, Radca Prawny 2000/3/123).

Co do zasady rozbój może być zaliczony do okoliczności zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za utracony towar (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 1998 r. III CKN 23/98, Lex). Do oceny, czy napad miał charakter okoliczności niemożliwej do uniknięcia i zapobieżenia jej skutkom, powinno się brać pod uwagę wiele czynników leżących zarówno po stronie napastników, kierowcy, jak i samego przewoźnika. Jeśli chodzi o napastników, ocenie podlega ich liczba, sposób ich działania, stopień agresji, wyposażenie w broń lub inne środki przymusu, przebranie itp. Z punktu widzenia oceny zachowania kierowcy pojazdu znaczenie mają okoliczności zarówno przed zdarzeniem, jak i w jego czasie, a nawet po nim (K. Wesołowski, Konwencja o umowie międzynarodowego, komentarz do art. 17).

W rozpatrywanej sprawie pierwszej kolejności wskazać należy, iż w ocenie Sądu utrata przedmiotowego ładunku nie nastąpiła w wyniku napadu rozbójniczego. Jak już wyżej wskazano, zaistnienie takiego zdarzenia nie zostało przez pozwanego wykazane w sposób pozwalający na zastosowanie dobrodziejstwa z art. 17 ust. 2 Konwencji CMR. Z zebranego zarówno w śledztwie jak i niniejszym postępowaniu materiału dowodowego wynika zbyt małe prawdopodobieństwo aby przyjąć, iż rzeczywiście doszło do napadu na pojazd i jego zabór wbrew woli kierowcy. Występujące w sprawie wątpliwości, brak dowodów potwierdzających wersję I. S.'ego, brak odcisków palców na taśmie, w tym także pozostawanie kierowcy w niezbyt dużej odległości od miejsca odnalezienia jego pojazdu (już bez ładunku) mogą świadczyć o wiedzy tego ostatniego o miejscu porzucenia pojazdu i możliwości jego szybkiego odzyskania. Wątpliwości te były na tyle duże, iż skutkowały umorzeniem postępowania przez Policję oraz brak zaskarżenia tego rozstrzygnięcia przez I. S.'ego.

Konstatacja ta przesądza o braku wyłączenia odpowiedzialności pozwanego przewoźnika.

Niezależnie jednak od powyższych ustaleń (które, co należy podkreślić Sąd, biorąc pod uwagę okoliczności sprawy i małą ilość materiału dowodowego w tym zakresie, nie może potraktować jako ustalenia całkowicie pewne i z tego względu Sąd dokonał rozważenia podstawy odpowiedzialności pozwanego również w sytuacji przyjęcia, iż doszło do napadu rozbójniczego zgodnie z twierdzeniami świadka I. S.'ego) w ocenie Sądu nawet w sytuacji hipotetycznego przyjęcia, że doszło do napadu rabunkowego, na który powołuje się pozwany (i jego podwykonawca) nie można byłoby w realiach niniejszej sprawy i w świetle zeznań I. S.'ego uznać, iż do utraty towaru doszło w wyniku zaistnienia okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec (art. 17 ust. 2 Konwencji CMR).

Z zeznań I. S.'ego wynika bowiem, że zdecydował o rezygnacji z jazdy autostradą (...) z uwagi na konieczność ponoszenia opłat za przejazd. Bez zasięgania wiadomości specjalnych nie budzi wątpliwości, iż poruszanie się w porze nocnej autostradą, ograniczoną zjazdami w określonych miejscach i zainstalowanymi tam bramkami oraz monitoringiem niewątpliwie zwiększa bezpieczeństwo przejazdu zwłaszcza w sytuacji, gdy kierowca jedzie sam. Wybór trasy zatem już sam w sobie zwiększał ryzyko możliwości utraty towaru, zwłaszcza w sytuacji, gdy towar ten był stosunkowo dużej wartości, zaś zmniejszenie kosztów przejazdu w żaden sposób nie może być traktowane jako usprawiedliwienie dla zwiększenia ryzyka przewozu. W tym miejscu podkreślić należy brak konsekwencji pozwanego, który raz odwołuje się do niewielkiej wartości i małej atrakcyjności przewożonego towaru i wynikającej stąd braku potrzeby szczególnego organizowania przewozu (pismo k-147), aby następnie podnieść zarzut braku starannego

działania nadawcy (C. M.) i jego przyczynienia się do powstania szkody poprzez brak odpowiednich dyspozycji dla przewoźnika w celu bezpiecznej dostawy w sytuacji, gdy przewożony towar zaliczany jest od ładunków „szczególnie wartościowych” bowiem już dwukrotnie wcześniej tj. w 2010 r. i 2011 r. doszło do kradzieży opon (pismo k-484). Sama zresztą okoliczność, że doszło do dwukrotnej kradzieży opon w żaden sposób nie może wpływać na stawianie tezy o przyczynieniu się nadawcy do powstania szkody. W ocenie Sądu ładunek w postaci opon samochodowych jest towarem pożądanym i narażonym na ryzyko utraty w wyniku kradzieży, zaś jego wartości (228.639,57 złotych w cenie hurtowej) nie można uznać za niewielką. Przewoźnik powinien zatem dołożyć należytej staranności planując trasę przejazdu i organizując przejazd. Za zasadny można przy tym przyjąć argument kierowcy, że przestój odbywał w dzień, gdy ryzyko kradzieży jest mniejsze, natomiast poruszał się nocą, jednakże za nieprawidłowy należało uznać wybór drogi. Nie można także pominąć wskazywanych przez samego kierowcę okoliczności, w których - według jego twierdzeń – doszło do napadu. Z zeznań I. S.'ego wynika bowiem, że samochód co prawda posiada zamknięcie drzwi szoferki, ale podczas jazdy świadek nie zamyka drzwi, co samo w sobie niewątpliwie ułatwiło hipotetyczny napad. Co więcej z zeznań tych wynika, że kierowca nie zamknął nie tylko drzwi ze swojej strony, ale także drzwi od strony pasażera. Ponadto z zeznań kierowcy wynika także, że kiedy samochód napastników zjechał mu drogę, to ciągnik zjechał na pobocze i kierowca zaczął opuszczać szybę okna, aby zapytać się, o co chodzi. Według kierowcy do kabiny wtargnął mężczyzna i zastraszył go zaś, jeżeli by się nie zatrzymał, to doprowadziłby do kolizji drogowej. Z przedstawionego przez samego uczestnika przebiegu zdarzeń wynika zatem niedochowanie przez niego elementarnych zasad bezpiecznego zachowania jako profesjonalnego przewoźnika. Biorąc bowiem pod uwagę, iż sytuacja opisywana przez niego miała miejsce w nocy i poza terenem zabudowanym, brak zamknięcia drzwi kabiny ciągnika, zatrzymanie się i otwieranie okien w celu zapytania o co chodzi, samo w sobie świadczy o braku zachowania czujności i dochowania należytej staranności. Kierowca powinien mieć zablokowane drzwi i próbować skontaktować się z Policją, natomiast (jak wynika z jego zeznań) zamierzał nawiązać rozmowę z osobami, które zjechały mu drogę. Kierowca nie wskazywał również aby którykolwiek z mężczyzn posiadał jakąkolwiek broń, co w sytuacji gdyby drzwi kabiny naczepy były zamknięte – w zasadzie uniemożliwiłyby dostanie się napastnika do środka i sterroryzowanie kierowcy. W tych okolicznościach trudno zatem uznać, iż kierowca dochował należytej staranności w celu zapewnienia bezpieczeństwa własnego i przewożonego towaru, a co za tym idzie, że utrata towaru była wynikiem okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć. Z tych też względów, nawet hipotetycznie przyjmując, że doszło do napadu, to w okolicznościach rozpoznawanej sprawy nie można uznać, iż kierowca zachował się w sposób prawidłowy (a nie wymaga to zasięgnięcia wiadomości specjalnych) i zwolnił się, a tym samym pozwanego, od odpowiedzialności w oparciu o przesłankę ekskulpacyjną z art. 17 ust. 2 Konwencji CMR. Na przewoźniku spoczywa obowiązek zachowania należytej staranności, uwzględniającej, w odniesieniu do danej sprawy, jej zawodowy charakter. Obowiązki te nakazują kierowcy zachowanie szczególnej ostrożności w czasie jazdy oraz postoju, w czasie opuszczania pojazdu, wybierania miejsc na wypoczynek lub nocleg, podczas kontaktów z osobami trzecimi, w doborze środka transportu oraz stosowania zamknięć, itd. (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 1998 r., III CKN 23/98, Lex). Odmowa uznania swojej odpowiedzialności przez ubezpieczyciela przypożwanego I. S.'ego z powołaniem się na art. 17 ust. 2 Konwencji CMR w żaden sposób nie przesądza o zasadności takiego stanowiska, lecz raczej jest wyrazem często zdarzającej się postawy ubezpieczyciela, który stara się zwolnić z obowiązku wypłaty odszkodowania.

Konwencja CMR statuuje zasady odpowiedzialności przewoźnika za przesyłkę, nie określa jednocześnie, czy legitymowanym do dochodzenia odszkodowania jest nadawca czy odbiorca. Decydują bowiem o tym ogólne zasady odpowiedzialności odszkodowawczej, a więc m.in. zasada, że uprawnionym do uzyskania odszkodowania jest ten, kto poniósł szkodę podlegającą naprawieniu (wyrok Sądu Apelacyjnego w W. (...) z dnia 12 listopada 1996 r., I ACr 673/96, Lex). Osobą legitymowaną do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkód w substancji towaru jest zatem nadawca albo odbiorca, w zależności od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania towarem. Prawo to wygasa po stronie nadawcy z mocy art. 12 ust. 2 Konwencji CMR z chwilą wykonania przez odbiorcę uprawnień, o których mowa w art. 13 ust. 1 Konwencji CMR, a postacią substytutu tego prawa do rozporządzania towarem jest m.in. dochodzenie roszczeń odszkodowawczych (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 kwietnia 2016 r., II CSK 338/15, Lex).

W niniejszej sprawie szkodę poniósł nadawca przesyłki (C. M.), która została pokryta przez powoda jako odpowiedzialnego ubezpieczyciela. W drodze zawartej z poszkodowanym umowy cesji doszło do przejścia na powoda uprawnienia do żądania naprawienia szkody od podmiotu odpowiedzialnego (tj. przewoźnika z którym została zawarta umowa przewozu). Stanowi to tzw. regres ubezpieczeniowy, przy czym w oparciu o art. 828 k.c. w prawie polskim roszczenie ubezpieczającego do sprawcy szkody przechodzi na ubezpieczyciela przez sam fakt zapłaty. Przesłankami nabycia regresu z powołanego przepisu jest odpowiedzialność sprawcy szkody i wypłata odszkodowania ubezpieczeniowego. Sąd nie badał zasad regresu ubezpieczeniowego na gruncie umowy ubezpieczenia łączącej powoda i nadawcę przesyłki, bowiem powód wykazał swoją legitymację przedłożoną umową cesji. Zgodnie natomiast z ugruntowaną linią orzecniczą przesłanką powstania obowiązku świadczenia przez ubezpieczyciela z tytułu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest stan odpowiedzialności cywilnej ubezpieczającego (ubezpieczonego) za szkodę wyrządzoną osobie trzeciej, a nie fakt uprzedniego jej naprawienia przez ubezpieczającego (ubezpieczonego). Obowiązek świadczenia ubezpieczyciela z umowy ubezpieczenia OC powstaje z chwilą powstania stanu odpowiedzialności cywilnej jego kontrahenta, bez względu na to, czy dokonał on już naprawy wyrządzonej osobie trzeciej szkody, a nawet czy w ogóle zamierza ją naprawić. Świadczenie należne od ubezpieczyciela z tytułu umowy ubezpieczenia OC ma wyrównać uszczerbek majątkowy powstały już w wyniku wystąpienia zdarzenia wyrządzającego szkodę osobie trzeciej, a który istnieje już od chwili wyrządzenia jej szkody. Dla określenia chwili powstania obowiązku ubezpieczyciela spełnienia świadczenia z umowy ubezpieczenia OC nie ma zatem znaczenia okoliczność, czy uprawniony z tej umowy faktycznie naprawił już szkodę, a nawet czy zamierza to uczynić (tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 12 lutego 2004 roku, sygn. akt V CK 187/03, Lex nr 109643 oraz w wyroku z dnia 27 czerwca 1988 roku I CR 151/88, (...) 1989 nr 10-12, s. 310).

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

W niniejszej sprawie powód wykazał wartość utraconego towaru w postaci opon samochodowych wystawioną przez sprzedawcę fakturą zawierającą cenę sprzedaży, zaś pozwany nie kwestionował tej wartości.

Jednocześnie w myśl art. 23 ust. 3 Konwencji CMR odszkodowanie nie może przekraczać 8,33 jednostki rozrachunkowej za 1 kilogram brakującej wagi brutto. Jednostka rozrachunkowa", o której mowa w Konwencji jest specjalnym prawem ciągnięcia utworzonym przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy. Kwota, o której mowa w art. 23 ust. 3, podlega przeliczeniu na walutę krajową Państwa Sądu, do którego wpłynął wniosek w sprawie, na podstawie wartości wspomnianej waluty w dniu oceny lub w dniu określonym przez Strony. Wartość waluty krajowej, w kontekście specjalnego prawa ciągnięcia, państwa będącego członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, zostaje obliczona zgodnie z metodą wartościowania stosowaną przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy i obowiązującą w dniu określonym dla jego operacji i transakcji. Wartość waluty krajowej państwa, które nie jest członkiem Międzynarodowego Funduszu Walutowego, w odniesieniu do specjalnego prawa ciągnięcia, zostaje obliczona w sposób określony przez to państwo (art. 23 ust. 7). W dacie powstania szkody wartość jednostki rozrachunkowej wynosiła 4, (...) SDR, zaś aktualnie wynosi 5,1957 SDR. Waga przewożonego towaru wynosiła 11.497 kg, a zatem zarówno w dacie szkody jak i obecnie kwota dochodzonego odszkodowania jest znacznie niższa niż wynikająca z ograniczenia określonego w art. 23 ust. 3 Konwencji (...).

Konwencja CMR poza odszkodowaniem za szkodę w substancji towaru przewiduje uprawnienie do zwrotu wydatków poniesionych w związku z przewozem (przewoźne, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia) i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia i uprawnienie to jest niezależne od prawa do odszkodowania pokrywającego szkodę w towarze (art. 23 ust. 4 Konwencji, zob. też wyrok Sądu Apelacyjnego w W. (...) z dnia 25 października 2002 r., I ACa 1851/01, Lex). W przedmiotowej sprawie powód wystąpił także o zasądzenie kwoty 2.785 Euro stanowiącej uiszczony na rzecz pozwanego wynagrodzenie za przewóz.

W sytuacji, gdy doszło do utraty całego towaru, a pozwany nie zwolnił się z odpowiedzialności, powodowi przysługuje w myśl wyżej przywołanej regulacji prawo do żądania zwrotu uiszczonego przewoźnego, które stanowi część poniesionej przez niego szkody. Wysokość kosztów przewoźnego i ich poniesienie zostało wykazane przez powoda.

Jednocześnie wskazać należy, iż strona pozwana nie kwestionowała wysokości i sposobu wyliczenia szkody, lecz zasadę swojej odpowiedzialności.

Mając na względzie powyższe rozważania Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda dochodzoną pozwem kwotę 228.639,57 złotych z tytułu wartości utraconego towaru oraz kwotę 2.785,00 Euro z tytułu zwrotu kosztów przewoźnego – na podstawie art. 17 ust. 1 Konwencji CMR.

O odsetkach Sąd orzekł na podstawie art. 27 ust. 1 Konwencji CMR, zgodnie z którym osoba uprawniona może żądać odsetek od kwoty odszkodowania w wysokości 5% rocznie. Przepis ten ma charakter *iuris specialis* w stosunku do norm prawa krajowego określających wysokość odsetek za czas opóźnienia. Odsetki te liczą się od dnia skierowania pisemnej reklamacji do przewoźnika, a jeżeli tej reklamacji nie było, od dnia wytoczenia powództwa sądowego. W niniejszej sprawie powód wniósł o zasądzenie odsetek od dnia 5 września 2014 r., tj. od dnia odpowiedzi odmownej pozwanego na złożoną reklamację (brak uznania roszczenia). W tych okolicznościach Sąd nie znalazł podstaw do orzekania ponad żądanie (art. 322 k.p.c.), tj. od dnia złożenia reklamacji (który to dzień zresztą nie został przez powoda wykazany). W związku z powyższym Sąd zasądził obie dochodzone pozwem kwoty wraz z odsetkami określonymi w art. 27 ust. Konwencji CMR – od dnia 5 września 2014 r.

W oparciu o treść art. 98 k.p.c. zgodnie z którym przegrywający zobowiązany jest zwrócić stronie przeciwnej poniesione przez nią koszty postępowania, Sąd uznał, że powód wygrał w całości, pozostawiając szczegółowe rozliczenie referendarzowi sądowemu na podstawie art. 108 § 1 k.p.c.

Z/ odpis wyroku wraz z uzasadnieniem doręczyć pełn. .

1 K. W., Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie Konwencji CMR, W. 2013; podobnie zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w W. (...) z dnia 7 października 2002 r., I ACa 1188/02, Lex.

2 Np. postanowienie Sądu Apelacyjnego w K. (...) z dnia 6 grudnia 2013 r., I ACa 1053/13, L.

3 $8,33 \times 4, (...) \text{ SDR} \times 11.497 \text{ kg} = 460.874,02 \text{ zł}$, zaś aktualnie: $8,33 \times 5,1957 \text{ SDR} \times 11.497 \text{ kg} = 497.592,24 \text{ zł}$