

Sygn. akt **I AGa 149/20**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 czerwca 2021 r.

Sąd Apelacyjny w Poznaniu I Wydział Cywilny i Własności Intelektualnej

w składzie:

Przewodniczący: **Sędzia Bogdan Wysocki**

Sędziowie: **Jerzy Geisler /spr./**

Karol Ratajczak

Protokolant: **sekr. sąd. Patrycja Amiławska**

po rozpoznaniu w dniu 22 czerwca 2021 r. w Poznaniu

na rozprawie

sprawy z powództwa **P. w D.**

przeciwko **A. D. (1)**

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Okręgowego w Poznaniu

z dnia 10 grudnia 2019 r. sygn. akt IX GC 366/18

1. oddala apelację;
2. zasądza od pozwanego na rzecz powoda 4.050 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego za instancję odwoławczą.

--	--	--

Jerzy Geisler Bogdan Wysocki Karol Ratajczak

I AGa 149/20

UZASADNIENIE

Powód - **P. w D.** - wniósł pozew o zasądzenie od pozwanego **A. D. (1)** kwot 28.270,69 GBP oraz 1.863,04 euro z odsetkami ustawowymi, a także kosztów postępowania.

W uzasadnieniu podniósł, że powód, na podstawie stałej umowy spedycji, zlecił firmie C. jako spedytorowi zorganizowanie transportu towaru w ilości 5 palet tonerów akcesoriów motocyklowych na trasie z Wielkiej Brytanii do Polski. Spedytor zlecił wykonanie transportu pozwanemu, który przyjął ogólne warunki wykonania przewozu ustalone przez powoda. Kierowca pozwanego odebrał towar i udał się do kolejnego miejsca odbioru w innej miejscowości.

Jednakże z uwagi na zbyt późną porę na załadunek, kierowca zatrzymał samochód w dzielnicy przemysłowej na noc. W nocy z 9/10 marca 2017 r. doszło do kradzieży części towaru z pojazdu powoda. Policja odnalazła jedynie 12 par butów motocyklowych z całej partii towaru. Ubezpieczyciel pozwanego odmówił wypłaty odszkodowania, gdyż pojazd zaparkowany został w nieodpowiednim miejscu.

W dniu 24 stycznia 2018 r. Referendarz sądowy wydał nakaz zapłaty w sprawie IX GNc 24/18, w którym zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę dochodzoną pozwem.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwany wniósł o oddalenie powództwa.

W uzasadnieniu wskazał, że powód nie wykazał wysokości dochodzonego roszczenia – powód powołuje się na faktury VAT, jednak nie stanowią one dowodu, że towar w nich wymieniony został faktycznie przekazany do przewozu. Towar przekazany przewoźnikowi został zapakowany w kartony, nie sposób zatem stwierdzić, co się w nich znajdowało. Ponadto pozwany oświadczył, że miejsce postojowe zostało starannie wybrane, ponieważ było monitorowane i oświetlone, a ponadto sąsiednie nieruchomości były patrolowane przez ochronę.

Wyrokiem z dnia 10.12.2019 r. Sąd Okręgowy zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 28.270,69 GBP oraz kwotę 1.863,04 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie począwszy od dnia 18.04.2017 r. do dnia zapłaty. – k. 526 Ustalenia faktyczne i motywy prawne wyroku Sąd Okręgowy przedstawił w pisemnym uzasadnieniu na kartach 535-544.

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

Powód prowadzi działalność gospodarczą w zakresie sprzedaży akcesoriów i części motocyklowych. Pozwany prowadzi działalność gospodarczą w zakresie transportu towarów pod nazwą "D."

bezsporne

Powód zawarł umowę spedycji ze spółką C. Na podstawie stałego zlecenia spedycyjnego spedytora zobowiązany był do stałego pośredniczenia w organizacji przewozów dla spółek P. i M. w oparciu o przepisy Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych.

W listopadzie 2016 r. pracownica powoda – K. J. - skontaktowała się z brytyjskim sprzedawcą celem dokonania tzw. "preorderu" - wstępnego zamówienia produktów na następny rok. Wartość preorderu na marzec 2017 r. wynosiła 67.732,19 GBP. Zamówione towary były sukcesywnie pakowane przez sprzedawcę, o czym zawiadamiał mailowo powoda. Przyjmuje się, że jedna paleta waży szacunkowo 300 kg, a spedytora podaje się wagę szacunkową palet.

W dniu 6 marca 2017 r. pracownica powoda – K. J. - przesała spedytora zlecenie transportowe na przewóz ładunku z siedziby firmy M. (1) w S. N. w Wielkiej Brytanii do siedziby powoda. Ładunek miał obejmować 5 palet o wymiarach 120 x 100 x 180, a jego łączna waga została oszacowana na 1.500 kg. Towar miał być gotowy do odbioru w dniu 7 marca 2017 r. Około godz. 12.00. Spedytor potwierdził przyjęcie zamówienia i zlecił jego wykonanie pozwanemu.

Zlecenie transportu o nr (...) zawierało datę załadunku towaru – 9 marca 2017 r. i datę rozładunku - 13 marca 2017 r., informację o towarze – akcesoria motocyklowe, ilość palet (5 szt.) i wagę – 1.500 kg. Zlecenie zawierało informację o konieczności zabezpieczenia towaru oraz wskazanie, że parkowanie pojazdu może się odbywać wyłącznie na parkingach strzeżonych rekomendowanych przez IRU (zakaz parkowania m.in. na parkingach niestrzeżonych).

dowód: wiadomości email związane z preorderem (k.132-150), zlecenie transportu (k.24 i k.35-37), Ogólne warunki spedycyjne (k.25-30), korespondencja email (k.31-34), spis towarów objętych przewozem (k.45-46), specyfikacja towarów (k.163-165), zeznania świadka K. J. (k.313-314), zeznania świadka A. G. (k.314-315)

Transport odbywał się przy pomocy samochodu ciężarowego z naczepą pokrytą brezentem. W dniu 9 marca 2017 r. kierowca pozwanego - R. F., który pracował u pozwanego od ok. 2 miesięcy i był to dla niego jeden z pierwszych

wyjazdów do Wielkiej Brytanii, około godz. 14.00 odebrał towar od M. (1). Nadawca wystawił list przewozowy CMR, w którym potwierdził odbiór 5 palet z towarem o wadze 1.000 kg. Sprzedawca wystawił również 2 faktury VAT: nr (...) na kwotę 28.989,64 GBP oraz nr (...) na kwotę 1.863,04 GBP. Po załadunku towaru powoda, kierowca udał się do miejscowości B. celem odbioru towaru w firmie W.. Po przyjeździe na miejsce okazało się, że załadunek towaru musi nastąpić rano, gdyż W. została o godz. 16.00 zamknięta. Po rozmowie z polskimi pracownikami firmy W. i uzgodnieniu z centralą, kierowca zaparkował samochód wzdłuż ulicy, w pobliżu firmy W.. Teren był oświetlony, na niektórych budynkach powieszono kamery bądź ich atrapy. Okolica była industrialna, większość budynków w okolicy to firmy.

W środku nocy kierowcę obudzili policjanci i poinformowali go o prawdopodobnej kradzieży towaru. Okazało się, że brezent okrywający naczepę został przecięty i skradziono towar znajdujący się na 5 paletach. Policjanci poinformowali kierowcę, że odnaleźli na pobliskiej autostradzie części towaru w ilości 12 par butów motocyklowych. Kradzież została zgłoszona angielskim organom ścigania, zarejestrowana pod nr (...), a kierowca sporządził raport ze zdarzenia.

dowód: faktury VAT (k.73-79), list CMR (k.38-39 i k.207), zeznania świadka R. F. (k.310-312), raport kierowcy (k.40-41), numer sprawy (k.42), zeznania świadka A. N. (k.315-317), kserokopie fotografii (k.297-309)

Kierowca pozwany wrócił do Polski, a towar wrócił do nadawcy celem oszacowania strat, powiadomiono również ubezpieczyciela pozwanego – T. W.. Zastrzeżenia o stanie ładunku zostało wpisane do listu CMR.

Powód wystąpił do spedytora oraz do pozwanego z pisemną reklamacją.

Pismem z 11 kwietnia 2017 r. Ubezpieczyciel odmówił wypłaty odszkodowania, z uwagi na zaparkowanie pojazdu w miejscu nie spełniającym wymogów przewidzianych dla miejsca postojowego. Pomimo odwołań składanych przez pozwanego, ubezpieczyciel utrzymał decyzję w mocy.

Pismem z 4 lipca 2017 r. powód wezwał pozwanego do zapłaty.

dowód: protokół rozbieżności (k.44-45), pismo z 11.04.2017 r., umowa z ubezpieczycielem (k.47-51), reklamacje (k.52-62), wezwanie do zapłaty (k.63-64 i do 72), pisma do rzeczownika finansowego (k.272v.), opinia rzeczownika finansowego (k.283-290)

Wartość rynkowa skradzionego towaru to 28.270,69 GBP i 1.863 euro. 12 par odnalezionego obuwia stanowiło wartość 718,95 GBP.

dowód: zestawienie produktów i faktury VAT (k.134-162)

Powyzszy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie bezspornych twierdzeń stron, wyżej wskazanych dokumentów dołączonych do akt sprawy i zeznań świadków oraz wyjaśnienia stron.

Za wiarygodne należało uznać wszystkie zgromadzone w sprawie dokumenty, albowiem ich moc dowodowa nie została przez żadną ze stron zakwestionowana. Dokumenty prywatne stanowiły dowód tego, że osoby, które je podpisały, złożyły oświadczenia w nich zawarte (art. 245 k.p.c.).

Stan faktyczny w niniejszej sprawie był w dużej mierze niesporny. Z tego względu zeznania świadków należało uznać za wiarygodne co do zasady i przydatne do ustalenia stanu faktycznego. Wskazane wypowiedzi, w zakresie szeregu okoliczności faktycznych (zawarcia i realizacji umowy przewozu, w tym kwestii zaparkowania samochodu na noc na ulicy, wystąpienia kradzieży towaru) były bezsporne. W tym zakresie omawiane zeznania były logiczne, wzajemnie spójne oraz odpowiadały przedstawionym dowodom z dokumentów. Dokonując oceny dowodów Sąd uznał za przydatne spostrzeżenia zeznających dotyczące faktów, pomijając ich oceny i opinie.

W świetle tak ustalonego stanu faktycznego Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

W rozpoznawanej sprawie powód domagał się od pozwanego zapłaty odszkodowania za utratę towaru w trakcie wykonywania łączącej strony umowy przewozu.

Sporną kwestią, którą należało rozstrzygnąć, był fakt, czy pozwany wykonywał przewóz towarów prawidłowo, a w konsekwencji czy odpowiada za szkodę, którą poniósł powód w wyniku kradzieży towaru oraz czy szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. To ostatnie ma istotne znaczenie jeśli chodzi o zakres odpowiedzialności, tj. czy stosuje się do przewoźnika (pозwanego) ograniczenia kwotowe odpowiedzialności za powstałą szkodę przewidziane w CMR, czy też można dochodzić od niego pełnego odszkodowania.

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 niniejszej sprawie zastosowanie znajdzie Konwencja genewska z 19 maja 1956 r. o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). 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 Wielka Brytania, czyli kraje pomiędzy którymi odbywał się przewóz, są krajami umawiającymi się konwencji CMR.

Spedytor zlecił pozwanemu przewóz akcesoriów motocyklowych na rzecz powoda od sprzedawcy z Wielkiej Brytanii. Pozwany miał odebrać ładunek z miejsca załadunku – siedziby sprzedawcy w Wielkiej Brytanii i dostarczyć go do siedziby powoda w Polsce. 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 wykonywał transport poprzez swojego pracownika – R. F.. Zauważyć jednak trzeba, że 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 wystąpiła szkoda w przewożonym towarze z uwagi na jego częściową kradzież.

Z przeprowadzonego postępowania dowodowego, wynika, że spedytor i pozwany zawarli umowę przewozu w rozumieniu przepisów Konwencji CMR oraz, że w trakcie przewozu, w nocy z 9/10 marca 2017 r. nastąpiła szkoda, za którą odpowiada przewoźnik, tj. pozwany. Zgodnie bowiem z przepisem art. 17 ust. 1 Konwencji CMR - 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. 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. Odpowiedzialność przewoźnika na podstawie art. 17 ust. 1 tej Konwencji za całkowite zaginięcie towaru oparta jest na zasadzie winy domniemanej. Przemawia za tym konstrukcja przesłanek zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności (art. 17 ust. 2 tej Konwencji) obejmujących także okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i następstwom których nie mógł zapobiec. Kwestią kluczową dla rozstrzygnięcia sprawy było ustalenie czy kierowcy pozwanego można było przypisać niedołożenie należytej staranności w działaniu, którego konsekwencją była utrata części ładunku.

Zgodnie z treścią art. 18 ust. 1 Konwencji dowód, że zaginięcie towaru zostało spowodowane jedną z przyczyn przewidzianych w art. 17 ust. 2 ciąży na przewoźniku. Przepis art. 29 ust. 1 Konwencji stanowi zaś, iż przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność, albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. W judykaturze wskazuje się, iż odesłanie do prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej należy rozumieć w ten sposób, że zastosowanie znajdują tu krajowe normy obowiązujące w zakresie umowy przewozu, nie zaś ogólne zasady dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej. Stąd też w świetle prawa polskiego z winą umyślną zrównane jest rażące niedbalstwo przewoźnika - art. 86 ustawy prawo przewozowe - które występuje, gdy przewoźnikowi można przypisać naruszenie podstawowych zasad ostrożności (tak: SN w wyroku z 29 września 2004 r. II CK 24/04 LEX nr 194133).

W stanie faktycznym przedmiotowej sprawy powód podnosił, że pozwany dopuścił się rażącego niedbalstwa przy wykonywaniu przewozu, na skutek którego doszło do kradzieży znacznej części przesyłki. Niedbalstwo, zdaniem powoda, przejawiało się w zaparkowaniu pojazdu

na parkingu niestrzeżonym, nie spełniającym wymagań szczegółowo określonych w umowie ubezpieczenia oraz instrukcji dodatkowej zawartej w zleceniu transportowym (k.36).

Art. 29 Konwencji CMR pozwala osobie uprawnionej uzyskać odszkodowanie pokrywające nie tylko szkodę bezpośrednią, ale także dalsze negatywne następstwa w majątku osoby uprawnionej, o ile pozostają w normalnym (adekwatnym) związku przyczynowym z działaniem lub zaniechaniem przewoźnika. Odesłanie do prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej należy rozumieć w ten sposób, że zastosowanie znajdują tu krajowe normy obowiązujące w zakresie umowy przewozu, a nie ogólne zasady dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej (zasada *lex specialis derogat legi generali*). Stąd też należy przyjąć, że w świetle prawa polskiego, z winą umyślną zrównane jest tzw. rażące niedbalstwo przewoźnika (art. 86 ustawy - Prawo przewozowe, art. 788 § 1 i 3 k.c.). O winie umyślnej można mówić wówczas, gdy przewoźnik chciał szkodę wywołać (tzw. zamiar bezpośredni) bądź też godził się, że jego działanie lub zaniechanie tę szkodę spowoduje (tzw. zamiar ewentualny). Rażące niedbalstwo występuje natomiast wówczas, gdy przewoźnikowi można przypisać naruszenie podstawowych (elementarnych) zasad ostrożności (por. wyrok SN z 29 września 2004 r., sygn. akt II CK 24/04, LEX nr 194133). Sąd Najwyższy w wyroku z 11 maja 2005 r. w sprawie o sygn. akt III CK 522/04 wskazał, iż by ocenić, czy w danej sytuacji dopuszczono się rażącego niedbalstwa w pierwszej kolejności należy ustalić, czy określone zachowanie może być ocenione jako zwykłe niedbalstwo w rozumieniu przepisu art. 355 § 1 k.c. Dopiero przesądzenie tej kwestii czyni aktualnym dokonywanie oceny, czy niedbalstwo to można ocenić jako rażące. Przepis art. 355 § 1 k.c. wskazuje, że dłużnik obowiązany jest do zachowania staranności ogólnie wymaganej w stosunkach danego rodzaju (należytej staranności). Statuuje on generalną zasadę oceny winy w prawie cywilnym w odniesieniu do wszystkich stosunków zobowiązaniowych, niezależnie od źródła ich powstania. Rażące niedbalstwo natomiast (*culpa lata*) zachodzi w przypadku przekroczenia podstawowych, elementarnych zasad ostrożności czy też ogólnie prawidłowego zachowania się w danej sytuacji, oczywistego dla każdego rozsądnego człowieka (por. M. Nesterowicz (w:) System Prawa Prywatnego, t. 7, J. Rajski (red.), Prawo zobowiązań - część szczegółowa, Warszawa 2011, s. 1009). Pojęcie niedbalstwa wiąże się z pojęciem niedołożenia przez dłużnika wymaganej staranności.

Dokonując ustaleń w zakresie rażącego niedbalstwa międzynarodowego przewoźnika drogowego, nie sposób abstrahować od stopnia staranności wymaganego postanowieniami CMR, czyli najwyższej staranności, wynikającej z prowadzenia przez przewoźnika działalności gospodarczej, a więc profesjonalnego charakteru świadczonych przez niego usług, której istotą jest posiadanie niezbędnej wiedzy fachowej, obejmującej zarówno formalne kwalifikacje, praktykę zawodową oraz ustalone zwyczajowo standardy wymagań (zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 7 listopada 1995 r., I ACr 606/95, OSP 1998, z. 10, poz. 172).

Przenosząc powyższe rozważania na grunt analizowanej sprawy, Sąd doszedł do przekonania, że z taką sytuacją mamy do czynienia w okolicznościach niniejszej sprawy. Pozwany nie może skutecznie powoływać się na wyłączenie

swojej odpowiedzialności wobec faktu, iż dopuścił się rażącego niedbalstwa przy wykonywaniu przewozu. Z tej samej przyczyny w sprawie nie ma zastosowania przepis art. 23 ust. 3 Konwencji, określający ograniczenia co do wysokości należnego odszkodowania. Pozwanego jako przewoźnika, a kierowcę jako osobę, której pozwany powierzył wykonanie czynności przewozu, dotyczy podwyższony miernik staranności wynikający z zawodowego charakteru prowadzonej przez nich działalności gospodarczej w zakresie międzynarodowych przewozów drogowych (tak: wyrok SA w Gdańsku I ACa 75/12).

Należy uznać, że do kradzieży części ładunku doszło poprzez wykonywanie przez pozwanego usługi w sposób jednoznacznie sprzeczny z postanowieniami umowy przewozu. Jak bowiem wynika z dokonanych ustaleń faktycznych pracownik wykonujący usługę w imieniu pozwanego zatrzymał się na noc w miejscu, na którym – zgodnie z postanowieniami umowy – nie mógł dokonywać postoju.

Bezspornie bowiem miejsce, gdzie kierowca zatrzymał się na noc nie był parkingiem znajdującym się na liście parkingów zlecającego transport. Nie był parkingiem strzeżonym. Kierowca zaparkował na ulicy – w pobliżu zakładu, z którego miał odebrać kolejny towar. Jak wykazało postępowanie dowodowe, w zleceniu transportowym, na podstawie którego pozwany wykonywał przewóz (k.36-37), zawarte zostały zalecenia dotyczące tego konkretnego transportu, w tym m.in. że przewóz musi być dokonywany w warunkach zapewniających maksymalne bezpieczeństwo przewożonego ładunku, a postoje w czasie jazdy dozwolone są **jedynie na strzeżonych parkingach, rekomendowanych przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego,** ponadto obowiązuje zakaz postoju w miejscach podwyższonego ryzyka, tj. na obszarach leśnych, niezabudowanych i parkingach niestrzeżonych. Podobny zapis znajdował się z polisie ubezpieczeniowej pozwanego z ubezpieczycielem – T. Wskazano w niej, że ubezpieczyciel obejmuje ochroną ubezpieczeniową za szkody powstałe w przesyłce podczas parkowania pojazdu wraz z ładunkiem na parkingu strzeżonym/terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym; znajdujących się na trasie przewozu: parkingach dla samochodów ciężarowych położonych bezpośrednio przy autostradzie/drodze ekspresowej, przystosowanych dla samochodów ciężarowych parkingach przy motelu, hotelu, całonocnej stacji paliw (...) (k.49). Pozwany, mając świadomość, że oprócz innego towaru, wiezie również 5 palet akcesoriów motocyklowych, nawet jeśli nie znał ich dokładnej wartości, winien tak zaplanować przewóz, aby uwzględnił on zarówno wymogi wynikające z warunków zlecenia, infrastrukturę drogową i parkingową na trasie przejazdu, jak i normy czasu pracy kierowcy, które musiały być przestrzegane oraz godziny pracy firm, w których miał zostać dokonany załadunek/rozładunek. Właściwe zaplanowanie przewozu nie powinno stanowić dla pozwanego trudności, skoro, co przyznał R. F., dokonywał już wcześniej przewozów w tym kraju i parkował pojazd w tym samym miejscu (k.312). Z zebranego w sprawie materiału dowodowego wynika zaś, iż pozwany miał świadomość, że powód (oraz ubezpieczyciel) wymaga przy wykonywaniu przewozu towarów parkowania na bezpiecznych parkingach, czy parkingach strzeżonych.

Pozwany twierdził, że jego kierowca był zmuszony się zatrzymać obok miejsca, gdzie miał nastąpić kolejny załadunek, z uwagi na wpływ jego dobowego czasu pracy oraz zakończenie czasu pracy firmy, a w regionie nie było parkingów strzeżonych. Powyższe wskazuje zatem, że trasa przewozu nie była przez pozwanego prawidłowo zaplanowana z uwzględnieniem warunków przewozu jakie zostały określone w zleceniu przewozowym. Wbrew sugestiom ze strony pozwanego miejsce, gdzie dokonano postoju istotnie różniło się od parkingów strzeżonych. Przede wszystkim miejsce postojowe nie było objęte dozorem osób odpowiedzialnych za jego utrzymanie, co wykluczało ewentualną odpowiedzialność organizatora parkingu za ewentualną kradzież towaru. Pozwany nie wykazał również, że miejsce postoju było monitorowane. Samochód w ogóle nie stał na parkingu, lecz na ulicy, w pobliżu budynków, w których w godzinach popołudniowych i nocnych nie było pracowników. Z kserokopii zdjęć dołączonych do akt wynika jedynie, że na budynkach sąsiednich znajdują się kamery bądź ich atrapy, nie można jednak jednoznacznie stwierdzić, że miejsce, na którym stał pojazd pozwanego, było objęte monitoringiem. Pozwany nie wskazał również, w jakiej odległości znajdował się najbliższy parking strzeżony. Pozwany nie wykazał też, by jego kierowca nie był w stanie dojechać do najbliższego bezpiecznego parkingu z powodu zakończenia się czasu jego pracy. Nie wykazał też by przejazd kierowcy był w taki sposób zaplanowany, żeby był w stanie dojechać do parkingu strzeżonego na nocny wypoczynek. Kierowca pozwanego i jego pracownica – spedytorka zeznali zresztą, że kierowca nie zdążył dojechać po kolejny załadunek przed zamknięciem firmy, z której zamierzał zabrać towar, a nie że skończył mu się czas. Poza tym – konieczne dla kierowców

pauzy - także powinny być uwzględniane przy planowaniu przejazdów. Pozwany winien zatem w taki sposób ustalić godzinę rozpoczęcia czasu pracy kierowcy aby mógł on odpoczywać w samochodzie w ciągu dnia albo by mógł przyjechać na miejsce rozładunku o takiej godzinie, aby zdążyć dokonać wyładowania/załadowania towaru i dotrzeć do strzeżonego parkingu. Tymczasem pozwany nie wykazał aby nie było takiej możliwości zaplanowania i wykonania przejazdu. Z materiału dowodowego wynika, że kierowca starał się jak najszybciej wykonać wszystkie zlecenia, bez konieczności dojeżdżania na parkingi strzeżone w sytuacji konieczności pauzowania. Kierowca zeznał także, że nie dostał instrukcji co do realizacji transportu, noclegów co do tego z jakich parkingów ma korzystać. Przyznał też, że spedytorka pozwanego wskazała mu parkowanie na ulicy w pobliżu firmy, z której miał zabrać kolejny ładunek – jako miejsce bezpieczne. W konsekwencji doszło do kradzieży towaru. W powyższych okolicznościach już samo wyruszenie w trasę, która nie była należycie zaplanowana tak, aby zdążyć dojechać do magazynu docelowego przed godziną jego zamknięcia należy kwalifikować jako rażące niedbalstwo kierowcy pozwanego, skoro miał on świadomość, iż z uwagi na dobowe normy czasu pracy nie zdąży dojechać na czas. Pozwany nie wykazał, że w okolicy dokonanego postoju nie było innych miejsc parkingowych, które byłyby strzeżonymi lub rekomendowanymi przez zlecającego przewóz. Przede wszystkim należy jednak zauważyć, że pozwany przed realizacją swojego świadczenia przewozowego znał warunki umowy i winien posiadać listę parkingów rekomendowanych przez IRU. Uwzględniając profesjonalny charakter wykonywanej przez niego działalności gospodarczej miał on zatem możliwości zaplanowania i wykonania usługi w sposób odpowiadający warunkom umowy. Pozwany winien był zaplanować trasę tak, aby jego kierowca zdążył dojechać do magazynu i dokonać załadunku, albo ewentualnie zdążył do najbliższego parkingu strzeżonego i tam spędzić noc, a rano ruszyć w dalszą trasę do magazynu. Odpowiedzialność pozwanego jest tym bardziej oczywista biorąc pod uwagę fakt, że kierujący pojazdem R. F. cały czas pozostawał w kontakcie z centralą firmy i stosował się do dyspozycji przełożonych, w tym dotyczących dokonania postoju i wyboru jego miejsca. Dane składu transportowego były na bieżąco przekazywane do centrali, co umożliwiało sprawdzenie miejsca postoju przez pozwanego lub jego pracowników.

Uznać zatem należy, iż zaparkowanie załadowanego pojazdu z towarem o dużej wartości na parkingu strzeżonym należy do elementarnych zasad ostrożności, które zazwyczaj są wystarczające dla ochrony towaru przed utratą. Pozwany w toku postępowania nie wykazał zaś aby w trakcie wykonywania przewozu nastąpiły jakiegokolwiek zdarzenia o charakterze nadzwyczajnym, czy nieprzewidywalnym, które obiektywnie uniemożliwiły lub utrudniły wykonanie przewozu zgodnie z warunkami wskazanymi w zleceniu (tak: wyrok SA w Gdańsku I ACa 75/12).

Należy mieć dodatkowo na względzie, że zlecenie transportowe wskazywało, że przewóz musi nastąpić w warunkach zapewniających maksymalne bezpieczeństwo towaru. Tymczasem plandeka samochodu ciężarowego w istocie nie stanowiła żadnego zabezpieczenia przed złodziejami.

Wszystkie powyżej przytoczone okoliczności wskazują, że kierowca pozwanego ignorując warunki zlecenia transportowego co do warunków parkowania, pozostając na nocleg, wbrew warunkom tego zlecenia, poza parkingiem strzeżonym, a także poza parkingiem w ogóle, lecz przy ulicy, mimo, że oświetlonej, mając na względzie, że samochód okryty jest jedynie łatwą do przecięcia plandeką, dopuścił się rażącego niedbalstwa przy wykonywaniu przewozu, co wyklucza możliwość powoływania się przez pozwanego na wyłączenie lub ograniczenie jego odpowiedzialności za utracony ładunek. Zarzut naruszenia przepisów art. 18 ust. 1, art. 29 ust. 1 i art. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów jest zatem uzasadniony.

Ocena okoliczności rozpatrywanej sprawy, w świetle wskazanych powyżej uregulowań prawnych, pozwoliła na uznanie powództwa za wykazane co do zasady. Całokształt okoliczności rozpatrywanej sprawy pozwala uznać roszczenie za wykazane również co do wysokości. Jednym z zarzutów podniesionych przez pozwanego, poza ww., była wysokość szkody. Pozwany nie przedstawił jednak konkretnych zarzutów co do tej okoliczności. Pozwany nie przedstawił swojego wyliczenia wysokości szkody, a jedynie gołosłownie zakwestionował jej wysokość. Pozwany winien wykazać, w oparciu o ogólną zasadę rozkładu ciężaru dowodu, że wyliczenie dokonane przez powoda jest błędne i zawyżone. Na okoliczność wartości skradzionych akcesoriów motocyklowych Sąd przeprowadził dowód z

dokumentów w postaci faktur VAT wystawionych przez sprzedawcę, korespondencji mailowej pomiędzy brytyjskim sprzedawcą a powodem i tzw. preorderów, czyli zamówienia złożonego przez powoda w listopadzie 2016 r.

Zgodnie z art. 23 ust. 1 Konwencji CMR odszkodowanie za całkowite zaginięcie towaru oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. Wartość towarów skradzionych w trakcie przewozu została potwierdzona dokumentami związanymi z tzw. preorderem oraz fakturami sprzedaży. Z przedstawionych dokumentów, w tym faktur VAT, wynika jednoznacznie, że usługa przewozu została zlecona w celu zakupu akcesoriów motocyklowych od sprzedawcy w Wielkiej Brytanii. Faktury opiewały na kwotę 28.989,64 GP oraz 1.863 euro. W wyniku akcji policji odnaleziono towar (12 par butów) o wartości 718,95 GBP – zgodnie z wykazem przedłożonym przez powoda. Z powyższego wynika, że powód poniósł szkodę w łącznej kwocie 28.270,69 GBP i 1.863 euro. Roszczenie powoda należało uznać zatem za zasadne. Zaznaczyć należy, że powód słusznie domagał się zasądzenia świadczenia w walucie obcej. Zgodnie bowiem z treścią art. 23 ust. 1 Konwencji CMR, jeżeli na podstawie jej postanowień 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. Wartością tą w wypadku przewozu towaru od sprzedawcy do kupującego jest cena sprzedaży. Ta bowiem wartość oznacza wartość towaru w miejscu sprzedaży, tożsamym z miejscem przyjęcia tego towaru do przewozu (por. wyrok SN z 19.06.2002 r., II CKN 1003/00, publ.: LEX nr 1043991). Faktury VAT wystawione przez sprzedawcę wskazują jednoznacznie, że cena sprzedaży towaru, podlegającego przewozowi została określona w walutach: funty i euro. W związku z tym, że w niniejszej sprawie do szkody doszło z powodu rażącego niedbalstwa realizującego przewóz pozwanego, z zakresie wysokości odszkodowania nie stosowano ograniczeń, określonych w art. 23 CMR ani też ograniczenia co do wysokości odsetek, wynikających z ww. aktu prawnego.

Mając na względzie ustalony stan faktyczny sprawy oraz przedstawione rozważania prawne, Sąd w punkcie 1. wyroku na podstawie art. 17 ust. 1 w zw. z art. 23 ust. 1 Konwencji CMR zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 28.270,69 GBP i 1.863,04 euro wraz z odsetkami za opóźnienie od 18 kwietnia 2017 r. do dnia zapłaty.

O kosztach procesu w punkcie 2. wyroku Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w związku z art. 99 k.p.c. Pozwany, jako przegrywający spór w całości, winien zwrócić powodowi poniesione przez niego koszty procesu, na które złożyły się: opłata sądowa od pozwu w kwocie 5.343 zł, koszty zastępstwa procesowego przed sądem pierwszej instancji w wysokości 10.800 zł - ustalone na podstawie § 6 pkt 7 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu, koszty tłumaczenia przez powoda dokumentów w wysokości 1.045,50 zł z języka angielskiego na język polski (k.206).

Wyrok z dnia 10.12.2019 r. zaskarżył apelacją pozwany w całości. Rozstrzygnięciu zarzucił:

1. naruszenie przepisów postępowania mających wpływ na wynik sprawy, tj. art. 328 § 2 kpc poprzez sporządzenie uzasadnienia wyroku bez wskazania podstawy prawnej dla przyjęcia, iż powodowi przysługuje względem pozwanego legitymacja czynna w sytuacji, gdy strony nie wiązały jakikolwiek stosunek prawny,
2. naruszenie przepisów prawa materialnego:
 - a. art. 355 kc poprzez przyjęcie, iż pozwany dopuścił się rażącego niedbalstwa poprzez postój na parkingu monitorowanym i oświetlonym, który nie był parkingiem strzeżonym,
 - b. art. 29 CMR poprzez jego zastosowanie i przyjęcie, że w niniejszej sprawie odpowiedzialność pozwanego jest nieograniczona,
 - c. art. 23 ust. 3 CMR poprzez jego niezastosowanie i nie ograniczenie odpowiedzialności pozwanego do kwoty stanowiącej równowartość 8,33 SDR za kg utraconego ładunku,

d. art. 27 ust. 1 CMR poprzez jego niezastosowanie i przyjęcie, iż wysokość odsetek wskazana w tym przepisie stanowi ograniczenie odpowiedzialności odszkodowawczej.

Powołując się na powyższe zarzuty skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji ewentualnie zmianę wyroku poprzez oddalenie powództwa w całości wraz ze stosownym rozstrzygnięciem w przedmiocie kosztów postępowania. – k. 552-556

Powód wniósł o oddalenie apelacji i zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda zwrotu kosztów procesu za instancję odwoławczą. – k. 569-573

Sąd Apelacyjny zważył co następuje:

Apelacja pozwanego nie zasługiwała na uwzględnienie.

Sąd Apelacyjny podziela zarówno ustalenia faktyczne, jak i wywody prawne Sądu I instancji dotyczące istoty sprawy i przyjmuje je za własne.

Sąd Apelacyjny nie podzielił zarzutu naruszenia art. 328 § 2 kpc. Skuteczność tego zarzutu ograniczona jest do sytuacji, w której treść uzasadnienia uniemożliwia kontrolę instancyjną. W systemie apelacyjnym, w którym sąd II instancji jest sądem merytorycznym, a postępowanie odwoławcze jest kontynuacją postępowania przed sądem I instancji, uchybienia w formie uzasadnienia, nieprowadzące do trudności w identyfikacji motywów rozstrzygnięcia sprawy, nie mają znaczenia dla możliwości rozpoznania apelacji. W rozpoznawanej sprawie nie można zarzucić Sądowi Okręgowemu nawet takich uchybień.

Zarzut braku wskazania podstaw przypisania powodowi legitymacji czynnej w niniejszym sporze, w okolicznościach poczynionych w sprawie, jest oczywiście bezzasadny.

Przede wszystkim podnieść należy, że pozwany w toku postępowania przed Sądem I instancji nie kwestionował legitymacji czynnej powoda i podjął merytoryczną obronę w sprawie, co jednoznacznie wskazuje, że uznawał, że wykonywał umowę przewozu na rzecz powoda, ale według jego stanowiska nie ponosi odpowiedzialności za wadliwe wykonanie umowy.

Ponadto z ustaleń Sądu Okręgowego wynika, że powód zawarł umowę spedycji ze spółką C. Na podstawie stałego zlecenia spedycyjnego spedytor zobowiązany był do stałego pośredniczenia w organizacji przewozów dla spółek P. i M. w oparciu o przepisy Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych. W dniu 6.03.2017 r. pracownica powoda – K. J. - przesłała spedytorowi zlecenie transportowe na przewóz ładunku z siedziby firmy M. L. (1) w S. N. w Wielkiej Brytanii do siedziby powoda. Ładunek miał obejmować 5 palet o wymiarach 120 x 100 x 180, a jego łączna waga została oszacowana na 1.500 kg. Towar miał być gotowy do odbioru w dniu 7 marca 2017 r. około godz. 12.00. Spedytor potwierdził przyjęcie zamówienia i zlecił jego wykonanie pozwanemu.

W liście przewozowym jako:

- nadawca figuruje M. L. (1), E. H., T. N. , (...), S., (...),

- odbiorca figuruje P., ul. (...), D., (...), czyli powód,

- jako przewoźnik figuruje D. A. D. (2), Al. (...), (...)-(...) P., czyli pozwany. – k. 38

Z listu przewozowego wynika, że w dniu 13.03.2017 r. przewoźnik (pozwany) wydał odbiorcy (powodowi) 12 par butów z dostawy objętej umową przewozu oraz wydał mu drugi egzemplarz listu przewozowego. – k. 38 Pozostałym zakresie przewożony przez pozwanego towar został skradziony w nocy z 9/10.03.2017 r. i nie udało się go odzyskać.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 CMR, po przybyciu towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, odbiorca ma prawo żądać od przewoźnika wydania za pokwitowaniem drugiego egzemplarza listu przewozowego oraz towaru. Jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru lub jeżeli towar nie przybył po upływie terminu przewidzianego w artykule 19, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu.

W wyroku z dnia 14.04.2016 r., II CSK 338/15 Sąd Najwyższy przyjął następującą tezę: „Osobą legitymowaną do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkód w substancji towaru jest – z mocy przepisów Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu towarów (CMR) – 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 CRM z chwilą wykonania przez odbiorcę uprawnień, o których mowa w art. 13 ust. 1 CRM, a postacią substytutu tego prawa do rozporządzania towarem jest m.in. dochodzenie roszczeń odszkodowawczych z tytułu szkód w przesyłce i to nawet niezależnie od tego, gdzie ta przesyłka się znajduje.” – Legalis nr (...).

W świetle powyższego nie może budzić żadnych wątpliwości istnienie legitymacji czynnej po stronie powodowej.

Bezzasadne okazały się również zarzuty naruszenia prawa materialnego a zwłaszcza zastosowania w sprawie art. 29 CMR. Z kolei uznanie za prawidłowe zastosowanie art. 29 CMR spowodowało, że pozostałe zarzuty naruszenia prawa materialnego, zwłaszcza art. 23 ust. 3 i 27 ust. 1 CMR musiały zostać uznane za bezzasadne.

Trafnie przyjął Sąd Okręgowy, że sposób

wykonywania umowy przewozu przez pozwanego był sprzeczny z zapisami umowy, które przewidywały korzystanie przez przewoźnika w trakcie wykonywania przewozu wyłącznie z parkingów strzeżonych rekomendowanych przez IRU, z wyraźnym zakazem postoju w obszarach podwyższonego ryzyka, tj. w obszarach leśnych, niezabudowanych, parkingach niestrzeżonych itp. – k. 36

W tych okolicznościach nocny postój pojazdu z towarem przy ulicy, w czasie którego kierowca spał w samochodzie, a więc w miejscu zakazanym w umowie, w trakcie którego dokonano kradzieży towaru słusznie należało zakwalifikować, jako wykonywanie umowy z rażącą niestarannością. Sąd Apelacyjny w pełni podziela obszerną analizę i wywody Sądu Okręgowego w tym zakresie, nie widząc potrzeby ponownego podnoszenia tej samej argumentacji w tym miejscu.

Skarżący kwestionując tę ocenę twierdzi, że nocny postój samochodu z towarem w niedopuszczalnym miejscu, praktycznie na ulicy, można zakwalifikować jedynie jako niestaranność działania, a nie jej kwalifikowaną postać jako niestaranność rażącą. Argumenty podnoszone przez skarżącego nie zasługują na akceptację. Wbrew stanowisku apelującego swoim postępowaniem naruszył on elementarne zasady ostrożności i bezpieczeństwa. Sąd Apelacyjny nie ma wątpliwości, że zachowanie pozwanego w sposób drastyczny odbiegało od postępowania właściwego. Skoro w umowie przewidziano określone rygory co do miejsc postoju pojazdu w trakcie wykonywania przewozu, to obowiązkiem pozwanego (kierowcy, czy logistyków z jego firmy) było takie rozplanowanie przejazdu, aby warunki umowy mogły być spełnione.

Zarzut naruszenia art. 355 kc nie zasługiwał na uwzględnienie.

Zastosowanie obostrzonych rygorów odpowiedzialności z art. 29 CRM było prawidłowe.

Konsekwencją tego było zasądzenie pełnej kwoty odszkodowania należnego powodowi oraz przyznanie odsetek ustawowych za opóźnienie, w miejsce kwoty odszkodowania ograniczonej do wysokości wynikającej z art. 23 ust. 3 CRM oraz wysokości odsetek ustawowych przewidzianych w art. 27 ust. 1 CRM. W przypadku zastosowania art. 29 CRM osoba uprawniona może także żądać odsetek ustawowych za opóźnienie, które mogą przewyższać odsetki 5-procentowe przewidziane w art. 27 ust. 1 CRM.

Zarzuty naruszenia art. 23 ust. 3 i 27 ust. CRM okazały się chybione.

Mając powyższe okoliczności na uwadze, Sąd Apelacyjny, apelację pozwanego, jako pozbawioną uzasadnionych podstaw, oddalił. – art. 385 kpc.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 98 i 108 § 1 kpc zasądając od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4.050 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego za instancję odwoławczą.

Jerzy Geisler Bogdan Wysocki Karol Ratajczak

"Niniejsze pismo nie wymaga podpisu własnoręcznego na podstawie § 21 ust. 4 zarządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 19 czerwca 2019 r. w sprawie organizacji i zakresu działania sekretariatów sądowych oraz innych działów administracji sądowej jako właściwie zatwierdzone w sądowym systemie teleinformatycznym".

Starszy sekretarz sądowy

Balbina Skaja