

Sygn. akt I AGa 120/19

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 24 listopada 2020 r.

**Sąd Apelacyjny w Poznaniu I Wydział Cywilny i Własności Intelektualnej**

w składzie:

Przewodniczący: **Sędzia Ewa Staniszevska**

Sędziowie: **Jerzy Geisler (spr.)**

**Ryszard Marchwicki**

Protokolant: **starszy sekretarz sądowy Sylwia Woźniak**

po rozpoznaniu w dniu 28 października 2020 r. w Poznaniu

na rozprawie

sprawy z powództwa: (...) SA w W. jako (...) SA **w restrukturyzacji w P.**

przeciwko **Towarzystwo (...) SA w W.**

**o zapłatę**

na skutek apelacji obu stron

od wyroku Sądu Okręgowego w Poznaniu

z dnia 20 marca 2019 r. sygn. akt IX GC 178/18

**1. zmienia zaskarżony wyrok:**

**a. w punkcie II w ten sposób, że zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 117.894,13 euro (sto siedemnaście tysięcy osiemset dziewięćdziesiąt cztery euro i trzysta centów ) z odsetkami:**

**- od kwoty 7.134,93 euro – ustawowymi od dnia 15.07.2014 r. do dnia 31.12.2015 r. i z dalszymi odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 1.01.2016r. do dnia zapłaty,**

**- od kwoty 110.759,20 euro – ustawowymi za opóźnienie od 1.12.2016 r. do dnia zapłaty,**

**a dalej idące żądanie oddala,**

**b. w punkcie III w ten sposób, że:**

**- zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 12.848 zł tytułem zwrotu kosztów procesu,**

**- nakazuje ściągnąć od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa ( Sąd Okręgowy w Poznaniu ) kwotę 26.016 zł,**

**2. oddala apelację powoda w pozostałym zakresie,**

**3. oddala apelację pozwanego w całości,**

**4. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 38.643 zł tytułem zwrotu kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym.**

Jerzy Geisler Ewa Staniszevska Ryszard Marchwicki

**I AGa 120/19**

## UZASADNIENIE

Powód Przedsiębiorstwo (...) spółka akcyjna w P. wniósł dniu 7 lutego 2014 r. pozew o zapłatę przez pozwanego kwoty 30.000 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 3 grudnia 2013 r. do dnia zapłaty i kosztami postępowania. Jako roszczenie ewentualne powód zgłosił roszczenie o zobowiązanie pozwanego do zapłaty na rzecz (...) kwoty 30.000 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 3 grudnia 2013 r. do dnia zapłaty.

W uzasadnieniu powód podniósł, że zawarł z pozwanym umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego, na podstawie której pozwany zobowiązał się pokrywać szkody, za które powód ponosi odpowiedzialność jako przewoźnik drogowy. Powód otrzymał od spółki (...) zlecenie przewozu ładunku z (...) do (...). Kierowca powodowej spółki rozpoczął transport, lecz kiedy dojechał na miejsce dostawy i wykonywał manewr, by ustawić się odpowiednio do wyładunku, zauważył, że tylne drzwi naczepy samochodu ciężarowego były otwarte. Kierowca wysiadł z samochodu, zostawiając go włączonego, a kiedy zamykał drzwi ktoś wszedł do kabiny kierowcy i odjechał. Cały ładunek objęty przewozem został skradziony. (...) żądała od powoda zapłaty kwoty 131.934,20 euro, stanowiącej równowartość ceny, za jaką przewożony ładunek został sprzedany. Powód zgłosił wypadek ubezpieczeniowy pozwanemu, który odmówił wypłaty odszkodowania, twierdząc, że kierowca dopuścił się umyślnego wyrządzenia szkody, a w list przewozowy nie spełniał warunków przyjętych w ogólnych warunkach ubezpieczenia – brak było danych powoda.

Powód podniósł, że ponosi odpowiedzialność wobec swojego zleceniodawcy za utratę przesyłki po jej przyjęciu do przewozu. Ze względu na zawartą umowę ubezpieczenia to pozwany powinien pokryć powstałą po stronie zleceniodawcy szkodę. Powód zaprzeczył, by istniały okoliczności wyłączające odpowiedzialność pozwanego jako ubezpieczyciela za powstałą szkodę, w szczególności nie można zarzucić kierowcy pojazdu działania umyślnego lub rażącego niedbalstwa, a dokumenty przewozowe zawierały wszystkie wymagane elementy. Dochodzona pozwem kwota stanowiła część kwoty, jaką powód był zobowiązany wypłacić swojemu zleceniodawcy w ramach naprawienia szkody.

Pozwany złożył odpowiedź na pozew, wnosząc o oddalenie powództwa i zasądzenie na jego rzecz zwrotu kosztów postępowania. Pozwany podniósł, że powód nie jest uprawniony do żądania odszkodowania, ponieważ sam nie naprawił szkody ani pierwszemu przewoźnikowi, ani właścicielowi towaru. W takiej sytuacji istnieje ryzyko, że pozwany będzie zobowiązany zapłacić nie tylko powodowi, ale też poszkodowanemu podmiotowi. Pozwany zaprzeczył, by powód był również uprawniony do żądania zapłaty odszkodowania na rzecz (...), to jest osoby trzeciej. Pozwany podniósł również, że w sprawie doszło do przewozu sukcesywnego, a w takiej sytuacji (...) mógłby dochodzić od powoda zapłaty tylko jeżeli sam zapłaciłby odszkodowanie właścicielowi przesyłki. Strona pozwana zgłosiła również zastrzeżenia co do treści listu przewozowego, w którym nie zostały umieszczone informacje o powodzie. Pozwany wskazał również, że działanie kierowcy powoda należy uznać za rażące niedbalstwo. Dodatkowo nie zostały spełnione przewidziane w umowie ubezpieczenia warunki, które gwarantowałyby ochronę ubezpieczeniową podczas parkowania, co również wyłącza odpowiedzialność pozwanego. W ocenie pozwanego jego odpowiedzialność wyłącza również nieprawidłowość oświadczeń co do okoliczności powstania szkody – powony podniósł, że oświadczenia kierowcy różnią się od oświadczeń pracownicy odbiorcy towaru i osoby obecnej na placu, na którym kierowca zawracał. Strona pozwana podniosła również, że ze względu na rażące niedbalstwo może odpowiadać jedynie do kwoty 30.000 USD, co wynika z treści umowy ubezpieczenia. Dodatkowo pozwany zakwestionował wysokość szkody, którą przyjął

powód, wskazując, że powinna to być wartość rynkowa towaru w chwili przyjęcia go do przewozu. Ewentualna kwota należna od pozwanego powinna być też pomniejszona o franszyzę redukcyjną w wysokości 500 USD. Pozwany zwrócił także uwagę, że zgodnie z ogólnymi warunkami ubezpieczenia wypłata ubezpieczenia powinna nastąpić w polskich złotych. Strona pozwana zakwestionowała również termin naliczania odsetek i ich wysokość.

Powód odniósł się do stanowiska pozwanego w piśmie procesowym z dnia 22 maja 2014 r. Podniósł, iż obowiązek zapłaty odszkodowania już powstał w jego majątku, zatem jest to szkoda rzeczywista i pozwany nie może bronić się tym, że powód sam nie wypłacił jeszcze odszkodowania. Przy tym wskazał, że kwota 10.000 euro została już potrącona przez (...). Powód stanął na stanowisku, że w rozpoznawanej sprawie był przewoźnikiem podwykonawcą, a nie przewoźnikiem sukcesywnym, więc kwestia naprawienia szkody właścicielowi towaru nie ma znaczenia. To, że powód nie był przewoźnikiem sukcesywnym sprawiło też, że nie mógł być umieszczony w liście przewozowym, w którym można było uwzględnić jedynie pojazd, którym był wykonywany przewóz. Strona powodowa zaprzeczyła, by zachowanie kierowcy można było uznać za rażące niedbalstwo – kierowca opuścił kabinę tylko na chwilę, a poza tym kradzież była prawdopodobnie zaplanowana już wcześniej, więc nawet gdyby nie doszło do sytuacji, w której kierowca zostawia kluczyki w stacyjce, i tak doszłoby do kradzieży. Powód zaprzeczył, by w sprawie znalazły zastosowanie postanowienia dotyczące parkowania, ponieważ kierowca tylko na chwilę opuścił pojazd. W ocenie strony powodowej nieprawidłowe oświadczenia, o których mowa w ogólnych warunkach ubezpieczenia, mogą dotyczyć tylko ubezpieczonego, a więc powodowej spółki, a nie oświadczeń kierowcy powoda. Podniósł, że nie ma podstaw do zastosowania franszyży redukcyjnej, ponieważ dotyczy ona całej sumy odszkodowania, a powód dochodzi pozwem jedynie jego części. Powód podkreślił też, że nie dochodzi wypłaty odszkodowania na podstawie umowy ubezpieczenia, a naprawienia szkody powstałej w wyniku tego, że pozwany nie wypłacił odszkodowania poszkodowanemu. W tym wypadku postanowienia umowne co do waluty odszkodowania nie znajdują zastosowania.

Powód wskazanym pismem procesowym zmodyfikował również roszczenie ewentualne, domagając się zobowiązania pozwanego do zapłaty na rzecz (...) kwoty 20.000 euro z odsetkami w wysokości 5% w skali roku od dnia 11 grudnia 2013 r. do dnia zapłaty i zasądzenia od pozwanego na rzecz powoda kwoty stanowiącej równowartość w złotych polskich kwoty 10.000 euro według kursu średniego NBP z dnia wypłaty odszkodowania.

Pismem procesowym z dnia 1 grudnia 2016 r. powód rozszerzył powództwo o dodatkową kwotę 110.759,20 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia wniesienia pisma do dnia zapłaty, ewentualnie o ustalenie, że pozwany ponosi odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez powoda spółce (...) w kwocie 110.759,20 euro. W uzasadnieniu powód podniósł, że oprócz dochodzonej pozwem kwoty, którą spółka (...) już potrąciła z wierzytelnościami powoda, mocą wyroku sądu niemieckiego powód został zobowiązany do zapłaty na rzecz tej spółki kwoty 101.934,20 euro wraz z odsetkami w wysokości 5% w skali roku od dnia 11 marca 2015 r. Wskazana kwota wraz ze skapitalizowanymi odsetkami wynosi właśnie 110.759,20 euro.

Pozwany pismem z dnia 2 lutego 2017 r. wniósł o oddalenie rozszerzonego powództwa, powołując się na argumenty przedstawione w związku z pierwotnym roszczeniem. Podniósł również, że według wiadomości strony pozwanej wartość ładunku była niższa niż wskazywana przez powoda.

Ze względu na otwarcie postępowanie sanacyjnego powodowej spółki Sąd postanowieniem z dnia 8 lutego 2018 r. zawiesił postępowanie i wezwał zarządcę powoda do wzięcia udziału w sprawie. Postanowieniem z dnia 12 lutego 2018 r. Sąd podjął zawieszony postępowanie z udziałem zarządcy spółki Przedsiębiorstwo (...) S.A.

**Wyrokiem z dnia 20.03.2019 r. Sad Okręgowy zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 22.105,87 euro wraz z odsetkami ustawowymi, dalej idące powództwo oddalił i orzekł o kosztach procesu. – k. 1359 Ustalenia faktyczne i motywy prawne wyroku Sąd Okręgowy przedstawił w pisemnym uzasadnieniu na kartach 1368-1386.**

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny sprawy:

W dniu 31 grudnia 2012 r. powód Przedsiębiorstwo (...) spółka akcyjna z siedzibą w P. zawarł z pozwanym – Towarzystwem (...) spółką akcyjną z siedzibą w W. umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym. Zgodnie z umową pozwany udzielił powodowi ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej powoda, dokonującego przewozu przesyłek zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi dotyczącymi wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, na podstawie listu przewozowego CMR, w którym są zamieszczone dane powoda: jego nazwa i adres. Przedmiotem ubezpieczenia była odpowiedzialność powoda, którą ponosił on zgodnie z przepisami Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów za szkody rzeczowe, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem, a także szkody finansowe powstałe w wyniku opóźnienia w dostawie – do wysokości kwoty przewoźnego. Ochrona miała przysługiwać zarówno w przypadkach, kiedy powód wykonuje przewóz jako przewoźnik umowny, jak i kiedy działa na podstawie zlecenia innego przewoźnika działając jako podwykonawca. Okres ubezpieczenia został uzgodniony od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2013 r. Suma ubezpieczeniowa została ustalona na kwotę 300.000 USD na każde zdarzenie. Strony uzgodniły również franszyzę redukcyjną w wysokości 500 USD.

W ust. 11 pkt 1 umowy ubezpieczenia strony uzgodniły, że ochrona ubezpieczeniowa obejmuje odpowiedzialność powoda za szkody powstałe w przesyłce podczas parkowania (postoju, zatrzymania) środka transportu wraz z ładunkiem na parkingu strzeżonym, a jeśli jest to niemożliwe – w miejscu zapewniającym maksimum bezpieczeństwa, to jest na terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym i oświetlonym, lub na znajdujących się na trasie przewozu parkingach przy motelu, hotelu, całonocnej stacji benzynowej, urzędzie celnym, przejściach granicznych na parkingu dla samochodów ciężarowych położonym bezpośrednio przy autostradzie lub miejscach postojowych stanowiących część infrastruktury autostrady – w przypadku postoju wynikającego z przepisów prawa. Zgodnie z ust. 12 pkt 2 polisy pozwany objął ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialność cywilną powoda za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa jego pracowników, przy czym limit odpowiedzialności wynosił 30.000 USD na jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia.

Strony zgodnie uczyniły częścią umowy ubezpieczenia Ogólne warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora transportowego z dnia 25 września 2000 r.

W dniu 9 stycznia 2013 r. strony postępowania zawarły aneks do umowy ubezpieczenia, zgodnie z którym w sytuacji, gdy z przyczyn niezależnych od powoda nie jest możliwe zamieszczenie danych ubezpieczającego na liście przewozowym, strony przyjmują, że wystarczające dla udokumentowania przewozu jest zamieszczenie na liście przewozowym podpisu kierowcy powoda i numeru rejestracyjnego pojazdu, którym jest wykonywany przewóz oraz pisemne zlecenie udzielone powodowi jako podwykonawcy w transporcie.

bezsporne, nadto dowód: ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym polisa numer (...) (k. 49-54), Ogólne warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora transportowego (k. 56-76), aneks nr (...) (k. 55), Załącznik Nr 1 do Ogólnych warunków ubezpieczenia (k. 73-76).

(...) zleciła spółce (...) międzynarodowy przewóz ładunku. W dniu 11 września 2013 r. (...) w ramach prowadzonej z powodem współpracy zleciła powodowi przewóz tego ładunku – 21.400 kg taśm miedzianych - z miejscowości H. w (...) do miejscowości S. we W.. Powód przyjął zlecenie. Do wykonania przewozu powód wybrał swojego pracownika, G. Ł. (1). G. Ł. (1) został poinformowany o przewozie wiadomością SMS.

dowód: T. z dnia 11.09.2013 r. (k. 77) z tłumaczeniem na język polski (k. 394).

W dniu 12 września 2013 r. G. Ł. (1) odebrał ładunek w H., w zakładzie należącym do (...). Towar został zabezpieczony w naczepie pasami, których zapięcia znajdowały się przy lewej burcie naczepy. Kierowca otrzymał list przewozowy, w którym jako przewoźnika wskazano (...), natomiast wagę towaru wskazano na kwotę 21.858 kg. Podczas ważenia waga ładunku została natomiast ustalona na 21.980 kg. W treści listu przewozowego wskazano numer rejestracyjny pojazdu. List przewozowy został podpisany przez kierowcę.

dowód: zeznania świadka G. Ł. (1) (termin rozprawy w dniu 29.09.2014 r., k. 445-447), protokół z wywiadu z G. Ł. (1) (k. 78-84).

Następnego dnia kierowca dojechał do siedziby odbiorcy ładunku, spółki (...), położonej przy (...) w S. we W.. Kierowca zaparkował pojazd na ulicy i poszedł pieszo do siedziby spółki, gdzie przekazał dokumenty przewozowe. Następnie kierowca wrócił do pojazdu. Ze względu na fakt, że samochód był ustawiony prawą stroną do miejsca, w którym miało dojść do rozładunku, kierowca postanowił nawrócić, by ustawić się lewą stroną, po której znajdowały zapięcia pasów zabezpieczających ładunek. Do manewru zawracania kierowca wykorzystał plac należący do spółki (...) p.a. znajdujący się po drugiej stronie ulicy. W tym czasie na placu oprócz pojazdu powoda znajdował się tylko mężczyzna obsługujący wózek widłowy. Podczas wykonywania manewru, jeszcze na placu, kierowca wózka widłowego dał G. Ł. (1) sygnały, że coś jest nie tak – wtedy kierowca zauważył we wstecznym lusterku, że drzwi naczepy są otwarte. Kierowca wysiadł z kabiny, zostawiając kluczyki w stacyjce i nie wyłączając silnika. Kiedy kierowca zamykał drzwi naczepy, do kabiny kierowcy wsiadła osoba, która gwałtownie odjechała pojazdem w czasie kiedy kierowca wracając do kabiny był już w połowie długości pojazdu. Kierowcy nie udało się zatrzymać pojazdu. W czasie, kiedy pojazd został skradziony, znajdował się w nim jeszcze ładunek miedzi.

G. Ł. (1) wybiegł za odjeżdżającą ciężarówką na ulicę, gdzie zauważył samochód osobowy. Zatrzymał go i wsiadł do niego, chcąc gonić odjeżdżającą ciężarówkę. Ze względu na nieznaną języka kierowca nie mógł porozumieć się z osobami będącymi w samochodzie. Osoby te jednak specjalnie zatrzymały G. Ł. (1) w samochodzie przez kilkadziesiąt minut, by opóźnić złożenie zawiadomienia o kradzieży. Kiedy G. Ł. (1) został wypuszczony, poszedł do siedziby najbliższego przedsiębiorstwa, by zawiadomić policję. Policja odebrała G. Ł. (1) z miejsca, w którym się znajdował i zawiozła go na komisariat, gdzie złożył zeznania.

dowód: międzynarodowy list przewozowy nr (...) (k. 159) z tłumaczeniem na język polski (k. 395-396), zeznania świadka G. Ł. (1) (termin rozprawy w dniu 29.09.2014 r., k. 445-447), protokół z wywiadu z G. Ł. (1) (k. 78-84), opinia biegłego sądowego W. K. (k. 853-856), opinia Instytutu (k. 973-995), opinia uzupełniająca Instytutu (k. 1068-1076).

W tym czasie pracownik powodowej spółki (...) został poinformowany przez pracownika spółki (...), że odbiorca towaru zgłosił, że G. Ł. (1) dostarczył dokumenty przewozowe, ale potem zniknął.

dowód: zeznania świadka J. D. (termin rozprawy w dniu 29.09.2014 r., k. 446-449), protokół z wywiadu z J. D. (k. 91-96).

G. Ł. (1) telefonicznie zawiadomił żonę o tym, co się stało, która z kolei poinformowała powodową spółkę.

dowód: zeznania świadka G. Ł. (1) (termin rozprawy w dniu 29.09.2014 r., k. 445-447), protokół z wywiadu z G. Ł. (1) (k. 78-84).

J. D. poinformował telefonicznie o kradzieży P. E. (1), dyrektora centrum usług logistycznych w powodowej spółce. Ten za pomocą systemu telematycznego ustalił położenie skradzionego ciągnika i przekazał tę informację J. D., który z kolei przekazał ją włoskiej policji. Ciągnik został odnaleziony jeszcze w dniu 13 września 2013 r. wieczorem, bez naczepy. Naczepa została odnaleziona następnego dnia, pusta.

dowód: zeznania świadka J. D. (termin rozprawy w dniu 29.09.2014 r., k. 446-449), zeznania świadka P. E. (2) (termin rozprawy w dniu 29.09.2014 r., k. 449-450), protokół wywiadu z P. E. (1) (k. 85-90), protokół z wywiadu z J. D. (k. 91-96).

Wartość skradzionego ładunku wyniosła według ceny giełdowych blach miedzianych kwotę 141.020 euro.

dowód: opinia biegłego A. M. (k. 1303-1310).

W dniu 16 września 2013 r. powód zgłosił pozwanemu szkodę wiadomością e-mail. Pozwany zlecił spółce (...) sp. z o.o. ustalenie przebiegu zdarzeń. Na podstawie otrzymanego raportu z dochodzenia pozwany uznał, że G. Ł. (1) kłamał

opisując przebieg zdarzeń i że brał on udział w kradzieży. Pismem z dnia 2 grudnia 2013 r. pozwany oświadczył, że zgłoszona szkoda nie jest objęta umową ubezpieczenia. Pozwany wskazał, że powód nie był wskazany jako przewoźnik w liście przewozowym, co wyłącza odpowiedzialność strony pozwanej. Nadto wskazał, że według ustalonej przez niego wersji wydarzeń powód próbuje wyłudzić odszkodowanie.

Powód zakwestionował stanowisko pozwanego w piśmie z dnia 9 grudnia 2013 r. Pozwany w piśmie z dnia 19 grudnia 2013 r. nie zmienił swojej decyzji, ale przyznał, że powód spełnił wymagania związane z odpowiednim wypełnieniem listu przewozowego.

dowód: e-mail z dnia 16.09.2013 r. (k. 225) z załącznikiem (k. 224), pismo z dnia 02.12.2013 r. (k. 227-228), pismo z dnia 09.12.2013 r. (k. 229-232), pismo z dnia 19.12.2013 r. (k. 233-234).

(...) pismem z dnia 22 stycznia 2014 potrafił z należnościami powoda swoją należność w wysokości 10.000 euro z tytułu odszkodowania za utratę przewożonej przesyłki. Takie oświadczenia (...), obejmującymi kwoty również po 10.000 euro, składał jeszcze w dniach 23 czerwca 2014 r. i 14 lipca 2014 r.

dowód: pismo z dnia 22.01.2014 r. (k. 465) z tłumaczeniem na język polski (k. 464), pismo z dnia 23.06.2014 r. (k. 466-467) z tłumaczeniem na język polski (k. 461-462), pismo z dnia 14.07.2014 r. (k. 468-469) z tłumaczeniem na język polski (k. 463).

Wyrokiem z dnia 15 grudnia 2015 r. Sąd Okręgowy w D. zasądził od powoda na rzecz (...) kwotę 101.934,20 euro z odsetkami w wysokości 5% powyżej podstawowej stopy procentowej od dnia 11 marca 2015 r. W uzasadnieniu Sąd Okręgowy wskazał, że (...) jako ubezpieczyciel (...) zapłacił na rzecz tej spółki kwotę 101.934,20 euro z powodu utraty przewożonego towaru. Sąd uznał, że powód ponosi wobec (...) odpowiedzialność za utratę przesyłki jako przewoźnik.

dowód: wyrok z dnia 15.12.2015 r. z uzasadnieniem (k. 1029-1037) z tłumaczeniem na język polski (k. 1081-1089).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie bezspornych twierdzeń stron, zgromadzonych w aktach sprawy dokumentów, zeznań świadków, zeznań stron postępowania i opinii biegłych. Sąd uznał za wiarygodne wyżej wymienione dokumenty, które posłużyły ustaleniu stanu faktycznego sprawy. Ich wiarygodność, a tym samym i moc dowodowa, nie budziła wątpliwości Sądu. Dokumenty prywatne korzystały z domniemania określonego w art. 245 k.p.c., zgodnie z którym osoba, która podpisała dokument złożyła oświadczenie w nim zawarte.

Zeznania świadka G. Ł. (1) Sąd uznał za w pełni wiarygodne i przydatne dla rozstrzygnięcia sprawy. Świadek przedstawił w sposób logiczny i jasny przebieg zdarzeń związanych z przewozem ładunku, którego dotyczyła sprawa. Należy zauważyć, że zeznania świadka były zgodne zarówno z zeznaniami, które złożył w dniu kradzieży policji, jak i z przedstawionym przez niego przebiegiem wydarzenia podczas „wywiadu” udzielonego spółce (...) sp. z o.o. Podkreślić należy, że Sąd dał wiarę zeznaniom świadka w szczególności w dwóch kwestiach: co do tego, że świadek przekazał dokumenty przewozowe i co do tego, że w momencie wykonywania manewru zawracania w pojeździe znajdował się jeszcze przewożony towar, które to okoliczności podważał pozwany. Na podstawie zeznań innych świadków Sąd ustalił, że (...) została poinformowana przez odbiorcę towaru, że kierowca przekazał dokumenty przewozowe, ale potem już się nie pojawił. Zatem nie ma podstaw, by kwestionować twierdzenia świadka, że dokumenty te przekazał. Opierając się natomiast na dowodzie z opinii biegłego sądowego Sąd ustalił, że po kradzieży zużycie paliwa ciężarówki odpowiadało jej wadze wraz z ładunkiem, co przeczy twierdzeniom, że naczepa była pusta.

Zeznania świadków J. D. i P. E. (1), pracowników powodowej spółki, Sąd uznał za wiarygodne w całości. Ich zeznania były zgodne zarówno między sobą, jak z zeznaniami G. Ł. (1) i podobnie jak w jego przypadku, również nie odbiegały od wersji przedstawionych przez tych świadków wcześniej. Przedstawiony przez nich podczas przesłuchania stan faktyczny był logiczny i spójny i nie budził zastrzeżeń Sądu.

Uznanie za wiarygodne powyższych zeznań sprawiło, że Sąd nie mógł dać wiary zeznaniom świadka N. B. w zakresie, w jakim twierdził on, że nie informował powodowej spółki, że dokumenty przewozowe zostały przekazane odbiorcy

oraz zeznań świadka B. T., która twierdziła, że dokumentów tych nie otrzymała. Podnieść jednak należy, iż fakt, czy kierowca zostawił u odbiorcy dokumenty przewozowe czy też nie, nie miała znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy. Fakt ten bowiem nie wpływał na ocenę tego, czy G. Ł. (1) dopuścił się rażącego niedbalstwa, czy też nie.

Sąd dopuścił dowód z opinii biegłego sądowego z dziedziny motoryzacji i techniki ruchu drogowego na okoliczność ustalenia na podstawie danych telematycznych zarejestrowanych w pojeździe powoda - samochodu marki I. (...) nr rej. (...) - oraz na podstawie danych na serwerze dostawy usługi (...) oraz oględzin i odtworzenia prezentacji przebiegu przewozu na okoliczność dokładnego przebiegu przewozu, miejsca położenia pojazdu w poszczególnych godzinach, miejsc jego postoju na trasie przejazdu pomiędzy miejscem jego załadunku i rozładunku, czasu trwania poszczególnych postojów, czasu trwania zatrzymania pojazdu podczas zamykania drzwi naczepy, zużycia paliwa oraz prędkości na poszczególnych odcinkach.

Pisemną opinię przygotował biegły W. K.. Wskazał on, że na podstawie danych z systemu (...) należy wnioskować, że pojazd powoda w dniu 12 września 2013 r. w godzinach od 8:05 do 9:32 poruszał się bez ładunku, natomiast od godziny 12:59 w dniu 12 września do godziny 16:36 w dniu 13 września 2013 r. pojazd poruszał się z ładunkiem. Przy tym w dniu 13 września 2013 r. w okresie od 16:01 do 16:36 pojazd poruszał się od miejsca, w którym towar miał być rozładowany, z obrotami silnika wykraczającymi ponad normę. W tym czasie pojazd gwałtownie przyspiesza i hamował. Strona powodowa nie miała zastrzeżeń co do opinii. Pozwany domagał się dodatkowych wyjaśnień biegłego w celu ustalenia, czy gdyby pojazd powoda był specjalnie utrzymywany na wysokich obrotach, czy rzeczywiste zużycie paliwa mogłoby odpowiadać pojazdowi niezaladowanemu. Biegły sądowy złożył ustne wyjaśnienia na terminie rozprawy w dniu 2 maja 2016 r. i w całości podtrzymał wydaną opinię. Biegły wskazał, że na podstawie dostępnych mu danych brak jest podstaw do ustalenia, że kierowca pojazdu specjalnie utrzymywał wysokie obroty, żeby zużycie paliwa było większe. Sąd uznał wydaną opinię uzupełnioną ustnymi wyjaśnieniami za rzetelną i przydatną dla rozstrzygnięcia sprawy. Biegły przedstawił jasne wnioski oraz podstawy na jakich wnioski te opierał.

Sąd dopuścił również dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej i rekonstrukcji zdarzeń drogowych na okoliczność ustalenia, czy: 1) pojazd powoda poruszając się z pustą (nie obciążoną) naczepą mógł osiągnąć zużycie paliwa na poziomie tym samym co pojazd obciążony ładunkiem ok. 22 tony, np. w wypadku poruszania się na zwiększonych obrotach silnika (odpowiednio niższy bieg), 2) sprawne technicznie i zabezpieczone prawidłowo drzwi naczepy W. nr rej. (...) mogły się samoistnie otworzyć, czy wymagało to udziału osoby trzeciej, 3) pojazd marki I. wraz z naczepą i ładunkiem ok. 22 ton, biorąc pod uwagę topografię miejsca zdarzenia (ograniczony bramą wyjazd z parkingu na wąską ulicę) mógł ruszyć z taką szybkością (dynamiką), iż przeciętnie sprawny człowiek nie zdążyłby pokonać odległości od połowy długości naczepy do umieszczonego z tyłu pojazdu (ciągnika) awaryjnego wyłącznika zasilania (odległość ok. 6,65 m – wg danych zamieszczonych na rysunku dołączonym do pozwu), i to po dokonaniu wcześniejszych oględzin pojazdu powoda. Postanowieniem z dnia 2 maja 2016 r. Sąd zmienił postanowienie dowodowe, wyznaczając do wydania opinii zamiast biegłego sądowego Instytut (...), Ruchu Drogowego, (...) ze Stowarzyszenia (...) i Ruchu Drogowego w P..

W sporządzonej opinii Instytut wskazał, że na podstawie dostępnych danych, zwłaszcza braku danych telematycznych, nie jest możliwe ustalenie, czy podczas manewru zawracania kierowca wysiadł z kabiny i zamykał drzwi naczepy. Wynika to z faktu, że w systemie (...) nie są rejestrowane postoje z włączonym silnikiem, natomiast tachograf cyfrowy nie rejestruje zdarzeń trwających poniżej 1 minuty. Natomiast badanie porównawcze wykazało, że pojazd obciążony ładunkiem nie mógł osiągnąć zużycia paliwa na tym samym poziomie, co taki sam zestaw z nieobciążoną naczepą, nawet przy zwiększonych obrotach silnika. Instytut ustalił również, że sprawne technicznie i prawidłowo zabezpieczone tylne drzwi naczepy nie powinny otworzyć się samoczynnie podczas jazdy. Jeśli do takiego zdarzenia doszło, to w wyniku nieprawidłowego domknięcia zamków albo na skutek nadmiernego zużycia elementów blokady zamków. W opinii wskazano także, że przeciętny mężczyzna w wieku 56 lat mógłby uruchomić zarówno wyłącznik zasilania, jak i włącznik hamulców naczepy, nawet przy dynamicznym ruszaniu pojazdu.

Powód wniósł zastrzeżenia do opinii, podnosząc, że w aktach sprawy znajdowały się wydruki, z których biegli mogli odczytać dane telematyczne. Podniósł również, że choć biegli nie mogli ocenić, czy podczas manewru zawracania

kierowca zostawił pojazd z włączonym silnikiem na podstawie systemu (...) lub zapisów tachografu, to można było to ustalić na podstawie zapisów prędkości pojazdu. Dodatkowo powód zakwestionował ustalenia Instytutu co do możliwości zastosowania wyłączników znajdujących się na pojeździe podczas jego dynamicznego ruszania, wskazując, że autorzy opinii nie przedstawili warunków eksperymentu, na podstawie którego doszli do wniosków przedstawionych w opinii ani nie mają odpowiednich uprawnień, by wnioski takie przedstawiać. Strona pozwana wniosła o złożenie przez Instytut dokładniejszych wyjaśnień co do analizy zużycia paliwa pojazdu oraz o udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy zużycie paliwa na poziomie około 73,3 litra było możliwe tylko przy jeździe z załadowaną przyczepą, czy możliwe było do osiągnięcia również bez ładunku.

Instytut odpowiedział na zastrzeżenia i uwagi stron w opinii uzupełniającej. W sposób wyczerpujący przedstawił metodologię badań i wyjaśnił wątpliwości stron. W szczególności potwierdził, że nie jest możliwe uzyskanie średniego spalania pojazdem nieobciążonym na zbliżonym poziomie jak przy poruszaniu się pojazdem obciążonym. Nadto wykres prędkości obejmuje tak dużą podziałkę jednostkową czasu, że nie jest możliwy precyzyjny odczyt czasu poszczególnych postojów lub zatrzymań pojazdu. Nie rozwiało to wątpliwości stron. Autorzy poszczególnych części opinii złożyli ustne wyjaśnienia na terminie rozprawy w dniu 10 maja 2017 r. Po złożeniu wyjaśnień strony nie przedstawiły dalszych zastrzeżeń co do opinii. W ocenie Sądu opinia i opinia uzupełniająca były przygotowane przez Instytut w sposób odpowiadający wszystkim wymaganiom stawianym przy sporządzaniu opinii. Przedstawione opinie zawierały dokładne opisy metodologii i wniosków osiągniętych przez autorów opinii, które zostały poparte ustnymi wyjaśnieniami.

Postanowieniem z dnia 5 lipca 2017 r. Sąd dopuścił dowód z opinii biegłego z dziedziny szacowania wartości ruchomości na okoliczność ustalenia wartości 22 ton miedzi transportowanej przez powoda w dniach 12 i 13 września 2013 r., według wartości towaru w miejscu przyjęcia, określonej w walucie USD i EURO według kursu na dzień przyjęcia ładunku: 12.09.2013 r., 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.

Pisemną opinię przygotował biegły R. R.. Wskazał, że wartość 22 ton miedzi według cen (...) z dnia 12 września 2013 r. wynosiła 155.001 USD. Biegły przedstawił metodologię badań i wskazał, na jakiej podstawie taką cenę ustalił. Powód zakwestionował opinię biegłego, wskazując, że biegły ustalając wartość przewożonego towaru ustalił jedynie wartość surowca, a nie gotowego produktu .. (...) ustnych wyjaśnieniach biegły przyznał, że nie wycenił transportowanego towaru w postaci blachy miedzianej i że nie posiada kompetencji, by opinię taką sporządzić. Dlatego też postanowieniem z dnia 26 lutego 2018 r. Sąd dopuścił dowód z opinii kolejnego biegłego sądowego z dziedziny szacowania wartości ruchomości na okoliczności jak w postanowieniu z dnia 5 lipca 2017 r., z zastrzeżeniem, że wycenienie ma podlegać 22 ton blachy miedzianej, to jest towar, który faktycznie był przedmiotem spornego transportu. Opinię w sprawie wydał rzeczoznawca A. M.. Biegły ustalił, że cena giełdowa za 21.608 kg blachy miedzianej wynosiłaby 141.020 euro. Biegły przedstawił wyliczenia i podstawy przyjętych kwot, a strony nie składały zastrzeżeń do opinii. Sąd również nie znalazł podstaw, by opinię tę kwestionować. Została ona wykonana w sposób rzetelny, jasny, i przedstawiła okoliczności ujęte w postanowieniu dowodowym.

Na terminie rozprawy w dniu 2 maja 2016 r. Sąd oddalił wniosek powoda o pominięcie zeznań świadków N. B. i B. T., oraz o powtórzenie przeprowadzenia tego dowodu. Sąd nie dopatrzył się braków formalnych przesłuchania świadków w drodze pomocy prawnej za granicą. Strona powodowa nie przedstawiła konkretnych argumentów, które wskazywałyby, że w jakimkolwiek stopniu została pokrzywdzona przeprowadzeniem dowodu w taki właśnie sposób. Z drugiej strony niemożliwym jest pominięcie już przeprowadzonego dowodu z zeznań świadków. To do oceny Sądu należy, czy zgromadzone dowody są pomocne dla ustalenia stanu faktycznego sprawy w zakresie niezbędnym dla rozstrzygnięcia, ale nie może uznać za niebyły dowodu, który został już przeprowadzony.

Sąd oddalił wniosek pozwanego o przeprowadzenie dowodu z zeznań operatora wózka widłowego na okoliczność przebiegu zdarzenia z dnia 13 września 2013 roku, zachowania G. Ł. (1) i stopnia załadowania ciężarówki. W świetle dowodu z opinii Instytutu wykazane zostało, że w chwili, gdy kierowca wykonywał manewr zawracania, ładunek znajdował się jeszcze w naczepie ciężarówki. Na podstawie dowodów zgromadzonych w aktach sprawy



okoliczności związane z przebiegiem kradzieży zostały ustalone w sposób wystarczający dla rozstrzygnięcia sprawy, a zatem przeprowadzenie dowodu z zeznań kolejnego świadka prowadziłoby jedynie do niepotrzebnego przedłużenia postępowania.

Sąd oddalił również wniosek pozwanego o zwrócenie się do włoskich organów ścigania z zapytaniem, czy poczyniono ustalenia dotyczące osób sprawców kradzieży i czy ustalono dane świadków zdarzenia. Jak wynika z uzasadnienia wyroku Sądu Okręgowego w D. (k. 1082), dochodzenie w tej sprawie zostało umorzone, zatem formułowanie zapytań prowadziłoby jedynie do przedłużenia postępowania. Przy tym ustalenie osób sprawców nie było konieczne dla rozstrzygnięcia sprawy, a przesłuchanie świadków zdarzenia, w tym operatora wózka widłowego było zbędne z uwagi na wystarczające ustalenie stanu faktycznego sprawy na podstawie już zgromadzonego materiału dowodowego.

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

W rozpoznawanej sprawie powód dochodził zapłaty z tytułu odszkodowania za szkodę, jaką poniósł w wyniku niewykonania umowy przez pozwanego – braku wypłaty odszkodowania osobie trzeciej, w majątku której powstała szkoda w wyniku kradzieży towaru podczas przewozu organizowanego przez powoda. Zgodnie z art. 471 k.c. dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Odpowiedzialność dłużnika oparta na art. 471 k.c. zachodzi wówczas, gdy spełnione są wszystkie przesłanki tej odpowiedzialności: niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania, będące następstwem okoliczności, za które dłużnik z mocy ustawy lub umowy ponosi odpowiedzialność, szkoda oraz związek przyczynowy pomiędzy faktem niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania a szkodą. Nienależyte spełnienie świadczenia ma miejsce, gdy wprowadzie świadczenie zostanie spełnione, lecz interes wierzyciela nie zostanie zaspokojony w sposób wynikający z treści zobowiązania. Zgodnie z utrwalonym poglądem prezentowanym w doktrynie, ciężar dowodu faktu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, istnienia szkody w określonej wysokości oraz związku przyczynowego pomiędzy tymi elementami, spoczywa na wierzycielu (por. Duże Komentarze Becka, Kodeks cywilny, Komentarz do art. 450-1088, tom II pod red. K. Pietrzykowskiego, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2005, tezy 22-30 do art. 471 k.c., str. 38-40). Przy tym sąd nie ma obowiązku dążenia do wszechstronnego zbadania wszystkich okoliczności sprawy. Sąd nie jest też zobowiązany do zarządzania dochodzeń w celu uzupełnienia lub wyjaśnienia twierdzeń stron i wykrycia środków dowodowych pozwalających na ich udowodnienie. Sąd nie jest też zobowiązany do przeprowadzenia z urzędu dowodów zmierzających do wyjaśnienia okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy (art. 232 k.p.c.). Obowiązek przedstawienia dowodów spoczywa na stronach (art. 3 k.p.c.), a ciężar udowodnienia faktów mających dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie (art. 227 k.p.c.) spoczywa na stronie, która z tych faktów wywodzi skutki prawne (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 grudnia 1996r., sygn. akt I CKU 45/96, OSNC 1997, nr 6-7 poz. 76).

W rozpoznawanej sprawie bezspornym pozostawało, że pozwany nie wypłacił odszkodowania przewidzianego w zawartej przez strony umowie ubezpieczenia. Należało jednak zbadać, czy w okolicznościach sprawy postanowienia umowne zobowiązywały pozwanego do wypłaty odszkodowania, czy też nie istniały przesłanki, by pozwany był zobowiązany takie odszkodowanie wypłacić.

By określić, czy po stronie pozwanego występowała odpowiedzialność z tytułu umowy ubezpieczenia, należało uprzednio ustalić, czy powód ponosił odpowiedzialność wobec podmiotów trzecich, co było przedmiotem ubezpieczenia. Wymagało to zbadania charakteru przewozu wykonywanego przez powoda. Przewóz ten, ze względu na jego międzynarodowy charakter, był regulowany przepisami konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 załącznik - dalej: "konwencja CMR"), co zresztą pozostawało między stronami bezsporne. Powód nie był jednak przewoźnikiem, który zawierał umowę bezpośrednio z nadawcą towaru, co wywołało między stronami spór co do tego, czy powód był przewoźnikiem sukcesywnym, czy też jedynie podwykonawcą przewoźnika. Świadczenie przewoźnika wynikające z umowy przewozu nie ma charakteru osobistego i może zostać spełnione przez podwykonawcę. Niezależnie od tego umowa przewozu może być wykonywana nie tylko przez przewoźnika umownego, ale także przez "kilku kolejnych

przewoźników" (tzw. przewóz sukcesywny), o których mowa w art. 34 konwencji CMR. Do przewozu sukcesywnego dochodzi w razie spełnienia się trzech przesłanek: przewóz realizowany jest na podstawie jednej umowy, operacja transportowa objęta jest jednym dokumentem przewozowym (tzw. list przewozowy bezpośredni), a przewoźnicy przyjmują ten list wraz z przesyłką (por. wyrok SN z dnia 6 lutego 2008 r., II CSK 469/07, OSNC 2009/4/58). W rozpoznawanej sprawie Sąd ustalił, iż powód był podwykonawcą (...). Niewątpliwie między powodem a wskazaną spółką istniała odrębna umowa przewozu, wynika z treści dołączonego do akt sprawy zlecenia przewozu. W wypadku, gdy dany przewóz objęty jest więcej niż jedną umową przewozu, nie można mówić o przewoźniku sukcesywnym. Ta konstatacja prowadzi do wniosku, iż w sprawie nie znajdują zastosowania przepisy konwencji CMR dotyczące przewozu sukcesywnego, w tym art. 37 konwencji CMR, który uzależniałby możliwość dochodzenia przez (...) od powoda roszczenia zwrotnego od dokonania przez (...) zapłaty odszkodowania nadawcy przesyłki.

Nie może budzić wątpliwości, że w czasie wykonywania przewozu przez powoda doszło do utraty ładunku. W wyniku tej utraty powstała odpowiedzialność powoda wobec (...), który zlecił powodowi wykonanie przewozu. Odpowiedzialność powoda wobec podmiotu trzeciego jest objęta umową ubezpieczenia zawartą z pozwanym, zatem należało zbadać, czy zaistniały przesłanki, które powoływał pozwany, a które miałyby tę odpowiedzialność wyłączyć.

Nieuzasadniony okazał się zarzut pozwanego, jakoby nie ponosił odpowiedzialności ze względu na fakt, iż na liście przewozowym nie zostały wskazane dane powoda. Jak wskazano wyżej, powód był podwykonawcą (...). Nie mógł być zatem wpisany w liście przewozowym jako przewoźnik sukcesywny. W tym wypadku znajdzie zastosowanie aneks nr (...) do umowy ubezpieczenia, zgodnie z którym w sytuacji, gdy z przyczyn niezależnych od powoda nie jest możliwe zamieszczenie danych ubezpieczającego na liście przewozowym, przyjmuje się, że wystarczające dla udokumentowania przewozu jest zamieszczenie na liście przewozowym podpisu kierowcy powoda i numeru rejestracyjnego pojazdu, którym wykonywany jest przewóz oraz pisemne zlecenie udzielone ubezpieczającemu jako podwykonawcy w przedmiotowym transporcie. Na liście przewozowym znajduje się numer rejestracyjny pojazdu i podpis kierowcy, choć nieczytelny. Zauważyć należy, że strony nie przewidziały, by podpis ten był czytelny – w sytuacji, gdy nie budzi wątpliwości, że podpis ten został złożony rzeczywiście przez kierowcę powoda, powód spełnił warunki uzgodnione w umowie ubezpieczenia.

Sąd nie przychylił się do stanowiska pozwanego, jakoby jego odpowiedzialność była wyłączona z uwagi na postanowienia umowy ubezpieczenia dotyczące warunków szczególnych parkowania. W ocenie Sądu manewr zawracania, w czasie którego doszło do kradzieży, nie może być uznany za przypadek, o którym mowa w ust. 11 pkt 1 umowy ubezpieczenia. Opuszczenie pojazdu przez kierowcę wynikało z nieprzewidzianego wypadku – otwarcia tylnych drzwi przyczepy. Nie można uznać, by kierowca pojazdu w takiej sytuacji był zmuszony do szukania parkingu strzeżonego czy też innego miejsca szczególnego wskazanego w umowie ubezpieczenia. Poruszanie się pojazdu z otwartymi tylnymi drzwiami mogłoby spowodować znaczące szkody nie tylko w pojeździe, ale również w ładunku, zatem nie można czynić kierowcy zarzutu z tego, że taką sytuację chciał jak najszybciej zakończyć.

Sąd przychylił się do stanowiska pozwanego, iż G. Ł. (1) dopuścił się rażącego niedbalstwa. Przypisanie określonej osobie niedbalstwa uznaje się za uzasadnione wtedy, gdy osoba ta zachowała się w określonym miejscu i czasie w sposób odbiegający od właściwego dla niej miernika należytej staranności. Przez rażące niedbalstwo rozumie się natomiast niezachowanie minimalnych (elementarnych) zasad prawidłowego zachowania się w danej sytuacji. O przypisaniu pewnej osobie winy w tej postaci decyduje więc zachowanie się przez nią w określonej sytuacji w sposób odbiegający od miernika staranności minimalnej (por. wyrok SN z dnia 10 marca 2004 r., IV CK 151/03, (...)) W ocenie Sądu G. Ł. (1) można zarzucić, że nie zachował minimalnych zasad prawidłowego zachowania się. Wysiadł on bowiem z kabiny kierowcy, nie podejmując żadnych środków bezpieczeństwa powierzonego mu pojazdu, nie wyłączając nawet silnika samochodu. Należy zauważyć, że wykonując manewr zawracania kierowca nie był w pośpiechu, który w jakikolwiek sposób wymuszałby na nim pominięcie takich działań, jak chociażby zabranie ze sobą kluczyków. Należy zwrócić uwagę, że kierowca znalazł się w sytuacji niecodziennej, ponieważ otwarte były tylne drzwi przyczepy, które nie powinny otworzyć się samoczynnie. Powinno to wywołać choćby minimalną refleksję kierowcy. Opuszczenie kabiny kierowcy bez nadzoru i bez możliwości jej obserwacji, choć na krótki czas, rodzi niebezpieczeństwo wyzyskania takiej sytuacji. Dlatego też Sąd uznał, że kierowca dopuścił się rażącego niedbalstwa. Nie ma przy tym znaczenia

podnoszona przez powoda okoliczność, iż do kradzieży i tak by doszło, tylko w innych okolicznościach, złodzieje byli bowiem przygotowani do dokonania kradzieży. Okoliczności podnoszone przez powoda nie zostały przez niego w żaden sposób wykazane. Niezależnie od tego jednak nie można uzasadniać niedochowania zasad bezpieczeństwa przez pracownika powoda ewentualnymi wydarzeniami, które mogłyby mieć miejsce później. Pozostawienie włączonego silnika i niestrzeżonej kabiny kierowcy niewątpliwie ułatwiło dokonanie kradzieży. Strona powodowa nie może usprawiedliwiać rażącego niedbalstwa przyszłym niepewnym zdarzeniem.

Jak zatem wynika z powyższych rozważań, pozwany był zobowiązany do wypłaty odszkodowania, choć jego odpowiedzialność została ograniczona ze względu na rażące niedbalstwo kierowcy powoda – do kwoty 30.000 USD. Stanowi to górną granicę odpowiedzialności pozwanego z tytułu ubezpieczenia. Powód nie mógł zatem zarzucać pozwanemu, że nie wypłacił odszkodowania w wyższej kwocie, ponieważ na podstawie umowy pozwany nie był do tego zobowiązany. Pozwany pomimo obowiązku wynikającego z umowy nie spełnił swojego zobowiązania. Stanowi to pierwszą przesłankę odpowiedzialności za niewykonanie zobowiązania. W wyniku braku wypłaty odszkodowania powód był zobowiązany wypłacić odszkodowanie (...) w pełnej wysokości. Wysokość odszkodowania dla (...) oblicza się, zgodnie z art. 23 konwencji CMR, przyjmując wartość towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. Wartość towaru stanowi natomiast cena giełdowa, a w razie jej braku bieżąca cena rynkowa. W przypadku braku również tej ceny przyjmuje się zwykłą wartość towarów tego samego rodzaju i jakości. Sąd ustalił wartość ładunku posilkując się opinią biegłego sądowego – była to kwota 141.020 euro.

W ocenie Sądu w rozpoznawanej sprawie zostały spełnione wszystkie trzy przesłanki odpowiedzialności pozwanego wynikającej z art. 471 k.c. Pozwany nie spełnił swojego zobowiązania – nie wypłacił spółce (...) kwoty odszkodowania w wysokości 30.000 USD. To sprawiło, że powód był zobowiązany zapłacić tej spółce całość szkody, jaką spółka poniosła w wyniku utraty przewożonego ładunku. Pomiedzy brakiem zapłaty przez pozwanego a obowiązkiem zapłaty przez powoda istnieje adekwatny związek przyczynowy – pozwany płacąc przewidziane umową ubezpieczenia odszkodowanie zwolniłby powoda z obowiązku zapłaty poszkodowanemu kwoty odpowiadającej odszkodowaniu. Słusznie przy tym podniósł powód, że ubezpieczający i ubezpieczyciel nie ponoszą odpowiedzialności wobec poszkodowanego na zasadzie solidarności. Ich zobowiązania wynikają bowiem z odmiennych podstaw prawnych – w przypadku powoda z umowy przewozu zawartej z (...), a w przypadku pozwanego z umowy ubezpieczenia zawartej z powodem. Odpowiedzialność ubezpieczającego i ubezpieczyciela stanowi odpowiedzialność in solidum, a zatem obawy pozwanego co do konieczności kilkukrotnego płacenia za tę samą szkodę są bezpodstawne.

Ze względu na fakt, iż pozwany odpowiadał jedynie do kwoty 30.000 USD bezprzedmiotowy był spór między stronami co do tego, czy powód może żądać wypłaty odszkodowania jedynie w zakresie, w jakim pokrył szkodę (...), czy też w również w zakresie, w jakim jest zobowiązany do pokrycia tej szkody. Jeżeli pozwany był zobowiązany z tytułu umowy ubezpieczenia do zapłaty odszkodowania jedynie w kwocie 30.000 USD, to powód nie mógł ponieść szkody przekraczającej tę kwotę. Do dnia wyrokowania natomiast powód naprawił szkodę w kwocie 30.000 euro, a zatem w kwocie wyższej, niż kwota, której może dochodzić od pozwanego. Wskazać należy, że w dniach potrąceń, przy uwzględnieniu średniego kursu walut Narodowego Banku Polskiego: w dniu 22 stycznia 2014 r. kwota 10.000 euro stanowiła równowartość 13.546,04 USD, w dniu 23 czerwca 2014 r. kwota 10.000 euro stanowiła natomiast równowartość 13.583,76 USD. Z kwoty 30.000 USD pozostała zatem kwota 2.870,20 USD. Przeliczając tę kwotę na euro zgodnie z kursem wymiany walut z dnia ostatniego potrącenia, to jest z dnia 14 lipca 2014 r., otrzymuje się kwotę 2.105,87 euro. Zatem kwota 30.000 USD, w zakresie której pozwany ponosił odpowiedzialność, przy przeliczeniu w dniach poszczególnych potrąceń, stanowiła równowartość 22.105,87 euro i w tym zakresie roszczenie powoda okazało się zasadne. Ze względu na fakt, że podstawą dochodzenia wskazanej kwoty nie jest umowa ubezpieczenia, a art. 471 k.c., zastrzeżenia pozwanego co do konieczności zapłaty w złotych polskich przyjętej w ogólnych warunkach ubezpieczenia nie mogły okazać się zasadne.

Z uwagi na powyższe ustalenia faktyczne i rozważania prawne Sąd w punkcie I wyroku na podstawie art. 471 k.c. zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 22.105,87 euro wraz z odsetkami:

- 1) od kwoty 10.000 euro odsetkami ustawowymi od dnia 7 lutego 2014 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. i dalszymi odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty,
- 2) od kwoty 10.000 euro odsetkami ustawowymi od dnia 24 czerwca 2014 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. i dalszymi odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty,
- 3) od kwoty 2.105,87 euro odsetkami ustawowymi od dnia 15 lipca 2014 r. do dnia 31 grudnia 2015 r. i dalszymi odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty.

Powód dochodził roszczenia o zapłatę odszkodowania, a zatem nie mógł domagać się zapłaty kwoty dochodzonej pozwem przed rzeczywistym wystąpieniem szkody. Za dzień wystąpienia szkody Sąd uznał dzień, w którym (...) potrącało poszczególne kwoty z wierzytelnościami powoda. Powód wnosił o zasądzenie odsetek od dnia wniesienia pozwu, a ponieważ pierwsze potrącenie miało miejsce przed tym dniem, Sąd zasądził odsetki od kwoty 10.000 euro od dnia wniesienia pozwu. W przypadku pozostałych dwóch kwot Sąd zasądził odsetki od dni kolejnych po dokonaniu potrąceń. Rozróżnienie pomiędzy odsetkami ustawowymi i odsetkami ustawowymi za opóźnienie wynika ze zmiany przepisów prawa w tym zakresie z dniem 1 stycznia 2016 r. Wbrew zarzutowi pozwanego odsetki od należności zasądzonych na rzecz powoda nie mogły zostać zasądzone w wysokości przewidzianej w prawie niemieckim, jak to było w wyroku Sądu Okręgowego w D.. Jak już wskazano wyżej, powód i pozwany odpowiadają na podstawie innej podstawy prawnej. Pozwany zatem jest zobowiązany do zapłaty swojego zobowiązania, wynikającego z polskiego Kodeksu cywilnego. To polskie prawo określa zarówno początek biegu odsetek, jak ich wysokość. W przypadku odpowiedzialności powoda za szkodę powstałą w przewozie zastosowanie znalazły przepisy niemieckiego prawa cywilnego dotyczące odsetek.

W punkcie II Sąd oddalił powództwo w zakresie kwoty 117.894,13 euro wraz z odsetkami ustawowymi, a także w zakresie roszczeń odsetkowych: od kwoty 10.000 euro od dnia 7 lutego 2014 r. do dnia 23 czerwca 2014 r., a od kwoty 2.105,87 euro od dnia 7 lutego 2014 r. do dnia 14 lipca 2014 r.

O kosztach postępowania Sąd orzekł w punkcie III wyroku w oparciu o art. 100 k.p.c.

Wyrok z dnia 20.03.2019 r. zaskarżyły apelacjami obie strony.

Powód zaskarżył apelacją rozstrzygnięcie zawarte w punkcie II ( oddalającym powództwo ) i w punkcie III ( co do kosztów ). Skarżący rozstrzygnięciu zarzucił:

1. naruszenie prawa materialnego:

a. art. 355 § 1 i 2 kc w zw. z art. 826 § 3 i 827 § 1 i 3 kc poprzez ich nienależyte zastosowanie, tj. przyjęcie, że działania kierowcy – pracownika G. Ł. (2)- polegające na tym, że na krótką chwilę ( poniżej minuty ) pozostawił niestrzeżoną kabinę pojazdu z włączonym silnikiem w związku z koniecznością zamknięcia tylnych drzwi naczepy, stanowiły rażące niedbalstwo, ograniczające zakres odpowiedzialności pozwanej jako ubezpieczyciela, a przez to jej własnej odpowiedzialności odszkodowawczej, do kwoty stanowiącej równowartość 30.000 USD,

b. art. 361 § 1 i 2 kc w zw. z art. 455 kc i art. 481 § 1 kc poprzez jej błędne zastosowanie, polegające na przyjęciu przez Sąd, że szkoda wystąpiła w dniu, w którym (...) potrącało poszczególne kwoty z wierzytelnościami powódki, nie zaś w dniu wymagalności wierzytelności ww. podmiotu wobec powódki tytułem utraty ładunku,

2. naruszenie prawa procesowego:

a. art. 227 § 1 i 3 kpc w zw. z art. 227 kpc i w zw. z art. 233 § 1 i 328 § 2 kpc poprzez pominięcie przy ustalaniu stanu faktycznego dowodu z dokumentów i zdjęć dołączonych do pozwu: pisma (...) z dnia 11.12.2013 r. w sprawie obciążenia powódki za szkodę powstałą w związku utratą towaru, w wyniku przedmiotowego uchybienia Sąd Okręgowy błędnie

ustalił, iż szkoda powstała w majątku powoda dopiero z chwilą dokonania przez (...) potrąceń, na podstawie oświadczeń z 22.01.2014 r., 23.06.2014 r. i 14.07.2014 r. oraz zdjęcia Via M., na którym widoczny był monitoring ulicy,

b. art. 233 § 1 kpc w zw. z art. 227 i 328 § 2 kpc poprzez pominięcie przy ustalaniu stanu faktycznego zeznań świadków G. Ł. (1), P. E. (1) oraz J. D. w zakresie, w jakim dotyczyły opisu sytuacji, gdy niezbędne jest pozostawienie przez kierowcę pojazdu kabiny z uruchomionym silnikiem, a które to okoliczności winne być wzięte pod uwagę przy konstruowaniu miernika staranności, wobec którego Sąd dokonywałby oceny zachowań powoda i jego pracownika.

Powołując się na powyższe zarzuty skarżący wniósł o zmianę wyroku w zaskarżonej części poprzez:

a. zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki kwoty 117.894,13 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie:

- od kwoty 7.134,93 euro od dnia 3.12.2013 r.

- od kwoty 110.759,20 euro od dnia 1.12.2016 r.

b. zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki odsetek ustawowych za opóźnienie od kwoty 10.000 euro od dnia 7.02.2014 r. do dnia 23.06.2014 r. i od kwoty 2.105,87 euro od dnia 7.02.2014 r. do dnia 14.07.2014 r.,

c. zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych,

d. zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. – k. 1394-1406

Pozwany zaskarżył wyrok w punkcie I ( uwzględniającym powództwo ) oraz w punkcie III ( co do kosztów procesu ). Skarżący zarzucił naruszenie przepisów prawa materialnego, poprzez niezastosowanie postanowienia z § 11 ust. 5 owu oraz § 12 ust. 8 owu w zw. z art. 384 § 2 kc i 65 kc w zw. z art. 805 kc, a w konsekwencji uwzględnienie roszczenia o wypłatę odszkodowania, podczas gdy istniały podstawy w okolicznościach sprawy do odmowy wypłaty odszkodowania – wyłączenie odpowiedzialności pozwanego w związku z niezastosowaniem się kierującego do nałożonych obowiązków, co w okolicznościach sprawy stanowiło rażące niedbalstwo.

Powołując się na powyższe pozwany wniósł o zmianę wyroku w zaskarżonej części poprzez oddalenie powództwa w całości wraz ze stosowną zmian w zakresie rozstrzygnięcia o kosztach procesu. – k. 1410-1422

Powód wniósł o oddalenie apelacji pozwanego i zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego. – k. 1445-1448

Pozwany wniósł o oddalenie apelacji powoda i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego. – k. 1453-1457

### ***Sąd Apelacyjny zważył co następuje:***

Apelacja powoda w znacznej części zasługiwała na uwzględnienie.

Apelacja pozwanego jako bezzasadna podlegała oddaleniu w całości.

### ***Sąd Apelacyjny uznaje ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd Okręgowy za prawidłowe i przyjmuje je za własne.***

Z uwagi na to, że apelacja pozwanego idzie dalej, bo kwestionuje on swą odpowiedzialność co do zasady **w pierwszej kolejności trzeba dokonać analizy zarzutów podniesionych w apelacji pozwanego.**

Pozwany nie kwestionuje prawidłowości ustaleń faktycznych poczynionych przez Sąd Okręgowy. Zarzuca wyłącznie naruszenie przepisów prawa materialnego – a mianowicie § 11 ust. 5 owu oraz § 12 ust. 8 owu w zw. z art. 384 § 2 kc i 65 kc w zw. z art. 805 kc.

Skarżący upatruje podstawy do odmowy wypłaty odszkodowania w całości na podstawie § 12 ust. 8 owu w zw. z § 11 ust. 5 owu przez błędne ( sprzeczne z wymogami owu ) zachowanie kierowcy wykonującego transport, czego nie w pełni uwzględnił Sąd Okręgowy.

Stanowisko skarżącego nie jest zasadne.

W umowie ubezpieczenia z dnia 31.12.2012 r. strony rozszerzyły zakres ubezpieczenia w stosunku do uregulowań zawartych w owu, gdyż w ust. 12 pkt 2 umowy strony przyjęły, że ochroną ubezpieczeniową obejmuje się odpowiedzialność cywilną ubezpieczającego za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa pracowników ubezpieczającego, w tym szkody spowodowane przez osoby będące pod wpływem alkoholu i/lub substancji odurzających. Limit odpowiedzialności (...) W. określono w wysokości 30.000,00 USD za jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia. – k. 52

Skarżący nie podnosił, aby w trakcie trwania umowy ubezpieczenia z dnia 31.12.2012 r. pozwany wypłacił już powodowi jakiegokolwiek świadczenie na podstawie ust. 12 pkt 2 umowy, co uniemożliwiłoby zastosowanie tego uregulowania w niniejszej sprawie.

Sąd Okręgowy przyjął, że kierowca pojazdu w dniu 13.09.2013 r. zachował się z rażącą niestarannością ( do czego Sąd Apelacyjny odniesie się przy analizie apelacji powoda ), co uzasadniałoby uwolnienie się pozwanego od odpowiedzialności, gdyby nie rozszerzenie odpowiedzialności przyjęte w ust. 12 pkt 2 umowy i to postanowienie umowne było podstawą uwzględnienia powództwo do równowartości 30.000 USD wyrażonej w euro.

W tych okolicznościach zarzut niezastosowania § 11 ust. 5 owu oraz § 12 ust. 8 owu w zw. z art. 384 § 2 kc i 65 kc w zw. z art. 805 kc okazał się oczywiście nieuzasadniony. Strony w umowie ubezpieczenia rozszerzyły odpowiedzialność pozwanego w porównaniu z regulacjami owu i jest oczywistym, że pierwszeństwo w stosowaniu należało dać postanowieniom umownym, co Sąd Okręgowy zrobił.

Wbrew wywodom skarżącego uregulowanie zawarte w ust. 12 pkt 2 umowy było rozwiązaniem szczególnym w stosunku do skutków przewidzianych w § 12 ust. 8 w zw. z § 11 ust. 5 owu. Chybione jest twierdzenie, że szczególne rozwiązanie przewidziane w ust. 12 ust. 2 umowy miałyby się odnosić do innych zdarzeń, w których do szkody doszło na skutek rażącego niedbalstwa pracowników ubezpieczającego, aniżeli objęte § 12 ust. 8 owu. Z treści zapisu umowy to absolutnie nie wynika.

Gdyby przyjąć, jak uczynił to Sąd Okręgowy, że zachowanie kierowcy powoda cechowało się rażącą niedbałością, to uwzględnienie powództwa na podstawie ust. 12 pkt 2 umowy do wysokości 30.000 USD należałoby uznać za trafne. Sąd Apelacyjny jednak tego stanowiska Sądu Okręgowego nie podzielił. Uznał bowiem, że zachowanie kierowcy było niedbałe, ale nie nosiło cechy rażącej niedbałości, o czym poniżej.

Stąd apelację pozwanego, jako niezasadną, należało oddalić art. 385 kpc. – pkt 3 wyroku

### ***Odnosnie apelacji powoda.***

Skarżący w apelacji podnosi zarzuty zarówno naruszenia prawa procesowego, jak i prawa materialnego. W ocenie Sądu Apelacyjnego zarzuty dotyczące naruszenia prawa procesowego nie zasługiwały na uwzględnienie. Stan faktyczny został ustalony prawidłowo.

Natomiast za trafny Sąd Apelacyjny uznał zarzut naruszenia prawa materialnego poprzez przyjęcie, że postępowanie kierowcy przy zdarzeniu z dnia 13.09.2013 r. należy zakwalifikować jako działanie z rażącą niedbałością. W ocenie Sądu Apelacyjnego było to działanie niedbałe, ale nie można mu przypisać cechy rażącej niedbałości. Tym samym

postępowanie kierowcy nie mogło być podstawą uwolnienia pozwanego od wypłaty świadczenia wynikającego z umowy ubezpieczeniowej.

„Rażące niedbalstwo” to coś więcej niż brak zachowania zwykłej staranności w działaniu ( a w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej ocenianej przy uwzględnieniu podwyższonego miernika ). Wykładnia tego pojęcia powinna zatem uwzględniać kwalifikowaną postać braku zwykłej lub podwyższonej staranności w przewidywaniu skutków działania. Chodzi o takie zachowanie, które graniczy z umyślnością. Tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 29.01.2009 r., VCSK 291/08, LEX nr 484739.

Ocena, czy zachodzi wypadek rażącego niedbalstwa w rozumieniu art. 827 § 1 kc, a także w rozumieniu postanowień owu wiążących strony stosunku ubezpieczenia, wymaga uwzględnienia obiektywnego stanu zagrożenia oraz kwalifikowanej postaci braku zwykłej staranności w przewidywaniu skutków, a więc uwzględnienia staranności wymaganej od działającej osoby, przedmiotu, którego działanie dotyczy oraz okoliczności, w których doszło do zaniechania pożądanego zachowań z jej strony. Rażące niedbalstwo, o którym stanowi art. 827 § 1 kc, można więc przypisać w wypadku nieprzewidywania szkody jako skutku m.in. zaniechania ubezpieczającego, o ile doszło do przekroczenia podstawowych, elementarnych zasad staranności. Tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 4.11.2010 r., IV CSK 153/10, LEX nr 1232801.

Pojęcie „rażącego niedbalstwa” użyte w art. 827 § 1 kc nie może być traktowane za równoznaczne z pojęciem „należytę staranności”, o jakim mowa w art. 355 kc. „Rażące niedbalstwo” to coś więcej niż brak zachowania zwykłej staranności w działaniu. Wykładnia tego pojęcia powinna zatem uwzględniać kwalifikowaną postać braku zwykłej lub podwyższonej staranności w przewidywaniu skutków. Chodzi tu o takie zachowanie, które graniczy z umyślnością, czy w przypadku nieprzewidywania szkody jako skutku m.in. zaniechania ubezpieczającego, o ile doszło do przekroczenia podstawowych, elementarnych zasad staranności. Tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 4.10.2019 r., I CSK 389/18, LEX nr 2760442

Sąd Apelacyjny taką wykładnię pojęcia „rażącej niedbałości” w rozumieniu art. 827 § 1 kc podziela.

W pierwszej kolejności podnieść należy, że strony w umowie ubezpieczenia z dnia 31.12.2012 r., w ust. 11 określiły warunki szczególne dotyczące parkowania ( postoj, zatrzymania ) pojazdu z ładunkiem oraz postępowania z ładunkami wrażliwymi.

W myśl ust. 11 pkt 1 umowy, (...) W. obejmuje ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialność ubezpieczającego za szkody powstałe w przesyłce podczas parkowania ( postój, zatrzymanie ) środka transportu wraz z ładunkiem na parkingu strzeżonym, a jeśli jest to niemożliwe – w miejscu zapewniającym maksimum bezpieczeństwa, tj. na terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym lub na znajdujących się na trasie przewozu parkingach przy motelu, hotelu, całonocnej stacji benzynowej, urzędzie celnym, przejściach granicznych, na parkingach dla samochodów ciężarowych położonych bezpośrednio przy autostradzie lub miejscach postojowych stanowiących część infrastruktury autostrady – w przypadku postoju wynikającego z przepisów prawa, na parkingu wskazanym przez policję lub inne upoważnione służby publiczne oraz w miejscach wskazanych przez odbiorców i nadawców.

Zgodnie z ust. 11 pkt 3 umowy, postanowienie dotyczące parkowania ( postój, zatrzymanie ) nie dotyczą sytuacji, gdy parkowanie wynika co najmniej z jednej z następujących okoliczności:

1. wypadek drogowy, jakiemu uległ pojazd,
2. udzielanie pomocy ofiarom wypadku drogowego,
3. awaria eksploatacyjna pojazdu,
4. nagle zachorowanie kierowcy, uniemożliwiające dalszą podróż,
5. nagle pogorszenie się warunków pogodowych uniemożliwiające kontynuowanie przewozu,

6. wykonywanie czynności związanych z dostawą/odbiorom przesyłki,
7. załatwianie formalności celnych na granicy, urządzie celnym,
8. wykonywanie poleceń policji lub innych uprawnionych służb.

Opuszczając pojazd kierowca zobowiązany jest zabrać z pojazdu dokumenty przewozowe, zamknąć pojazd oraz uruchomić zamontowane w nim zabezpieczenia przeciwkradzieżowe. – k. 50-52

W § 11 owu określono obowiązki ubezpieczającego, w tym także związane postojem pojazdu wraz z przesyłką, w sposób zbliżony z tymi zawartymi w umowie ubezpieczenia opisanymi wyżej. W myśl § 11 ust. 4, kierowca powinien ze szczególną starannością zabezpieczyć pojazd wraz z przesyłką przed kradzieżą z włamaniem. W czasie postoju kierowca zobowiązany jest pozostawić pojazd wraz z przesyłką na parkingu strzeżonym, a jeśli jest to niemożliwe – w miejscu zapewniającym maksimum bezpieczeństwa, tj. na terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym lub na znajdujących się na trasie przewozu parkingach przy motelu, hotelu, całodobowej stacji benzynowej lub urządzie celnym. Zgodnie z § 11 ust. 5 owu, opuszczając samochód, kierowca powinien zabrać dokumenty przewozowe z samochodu, zamknąć pojazd i uruchomić zamontowane w nim urządzenia przeciwkradzieżowe.- k. 67

Z kolei w myśl § 12 ust. 8 owu, **jeżeli ubezpieczający z winy umyślnej lub wskutek rażącego niedbalstwa nie dopełnił któregokolwiek z obowiązków określonych w § 11 ust. 2-5**, a miało to wpływ na powstanie szkody, ustalenie okoliczności powstania szkody, rozmiar szkody, bądź na ustalenie wysokości odszkodowania, a także w przypadku ujawnienia nieprawidłowości oświadczeń co do rozmiaru i okoliczności szkody, (...) W. może odmówić wypłaty odszkodowania lub je odpowiednio zmniejszyć. – k. 69

**W świetle powyższych reguł zdarzenie z dnia 13.09.2013 r. tzn. zatrzymanie pojazdu z powodu otwarcia tylnych drzwi naczepy w trakcie ruchu pojazdu celem ich zamknięcia - zakwalifikować należało jako zatrzymanie pojazdu z powodu awarii eksploatacyjnej pojazdu o czym mowa w ust. 11 pkt 3 umowy – k. 51.**

**Z całą pewnością zatem do zatrzymania mogło dojść poza miejscem wskazanym w ust. 11 pkt 1 umowy. W tym zakresie stanowisko Sądu Okręgowego było oczywiście prawidłowe.**

Bezspornym jest, że kierowca opuszczając kabinę pojazdu w celu zamknięcia tylnych drzwi naczepy nie wyłączył silnika oraz nie zabrał dokumentów przewozowych z samochodu, nie zamknął pojazdu oraz nie uruchomił zamontowanych w nim urządzeń przeciwkradzieżowych. Niewątpliwie zatem kierowca powoda nie zachował się zgodnie z warunkami wskazanymi w ust. 11 pkt 3 umowy oraz w § 11 ust. 5 owu.

Sąd Okręgowy przyjął, że kierowca G. Ł. (1) dopuszczając się powyższych zaniechań przy opuszczeniu pojazdu działał z rażącą niedbałością.

W okolicznościach tej sprawy Sąd Apelacyjny tej oceny nie podziela. Dokonując takiej oceny należy uwzględnić wszystkie okoliczności w jakich doszło do zdarzenia w dniu 13.09.2013 r.

Niewątpliwie obowiązkiem kierowcy jest wykonanie wszystkich czynności wskazanych w ust. 11 pkt 3 umowy w przypadku parkowania lub postoju pojazdu, zwłaszcza w sytuacji oddalenia się kierowcy od pojazdu, jednak inaczej należy to ocenić w przypadku zatrzymania pojazdu w związku z ujawnieniem otwarcia się drzwi naczepy i koniecznością ich zamknięcia, celem kontynuowania dalszej jazdy, czyli z koniecznością usunięcia awarii pojazdu.

Z założenia opuszczenie kabiny kierowcy było krótkotrwałe i obejmowało dojście do końca naczepy, zamknięcie drzwi i powrót. Zatem kierowca nie odstępował od pojazdu. Przez cały czas znajdował się przy pojeździe. Mieć trzeba na względzie i to, że sytuacja ta miała miejsce w momencie gdy kierowca przestawiał samochód, aby właściwym bokiem



podjechać do rozładunku. Nie było więc potrzeby ewentualnego zabezpieczenia zamknięcia, co mogłoby zająć więcej czasu, bo wkrótce i tak miał nastąpić rozładunek przesyłki z naczepy.

Kierowca postanowił wykorzystać do tego manewru plac manewrowy sąsiedniej firmy, na której widział wyłącznie męczyzną obsługującego wózek widłowy, który zresztą zasygnalizował mu jakąś nieprawidłowość, którą kierowca w lusterku zidentyfikował jako otwarcie drzwi naczepy.

Byłoby irracjonalne, gdyby kierowca w takim przypadku miał zabierać z auta dokumenty przewozowe, inne dokumenty oraz telefony i uruchamiać zamontowane w nim urządzenia przeciwkradzieżowe. W ocenie Sądu Apelacyjnego w przypadku zatrzymania pojazdu i opuszczenia kabiny w celu zamknięcia tylnych drzwi naczepy, a więc sytuacji gdy kierowca przez cały czas znajdował przy pojeździe, nie uzasadniało zabierania z auta dokumentów przewozowych oraz uruchamiania urządzeń przeciwkradzieżowych. Zatem tych zaniechań w okolicznościach sprawy nie można uznać nawet za niedbalstwo.

Do oceny pozostały zatem dwa pozostałe elementy: pozostawienie pojazdu z włączonym silnikiem i brak zamknięcia kabiny kierowcy. W ocenie Sądu Apelacyjnego te dwa zaniechania stanowiły niedbalstwo, ale w okolicznościach sprawy nie nosiły one cechy rażącego niedbalstwa z następujących powodów:

- z założenia kierowca opuścił kabinę celem zamknięcia drzwi naczepy po zauważeniu ich otwarcia, a po ich zamknięciu miał dalej kontynuować podróż, a zatem zakładał, że przez cały czas będzie przy samochodzie i tak też było,

- Sąd Apelacyjny nie podziela stanowiska Sądu Okręgowego, a także pozwanego, że fakt ujawnienia otwarcia się drzwi naczepy z niewiadomego powodu, jako sytuacja niecodzienna powinien wzbudzić u kierowcy dodatkową czujność ( minimalną refleksję kierowca, jak to określił Sąd Okręgowy ), w trakcie poruszania się samochodem pojawia się wiele niecodziennych zdarzeń i trudno zakładać, że nie są to samoistne zdarzenia, chociaż nietypowe, a zdarzenia wywołane przez kogoś z zamiarem wykorzystania tej sytuacji, podkreślić trzeba, że na okoliczność możliwości samoczynnego otwarcia się drzwi prowadzono dowód z opinii biegłego, z opinii biegłych wynika, że do samoczynnego otwarcia mogłoby dojść także w wyniku nieprawidłowego domknięcia zamków albo na skutek nadmiernego zużycia elementów blokady zamków, w ocenie Sądu Apelacyjnego w takiej sytuacji w pierwszej kolejności zakłada się wystąpienie usterki technicznej, aniżeli to, że ktoś świadomie otworzył drzwi po to aby wywabić kierowcę z kabiny pojazdu i dalej wykorzystać tę sytuację,

- zdarzenie to miało miejsce na placu manewrowym firmy sąsiadującym z miejscem odbioru towaru, w tej sytuacji trudno było zakładać, że było to miejsce niebezpieczne, stwarzające obiektywnie stan zagrożenia, w którym należałoby się spodziewać jakiś nieprzewidzianych sytuacji, co wymagałoby wzmocnienia czujności,

- na tym placu kierowca widział tylko operatora wózka widłowego, który zasygnalizował mu nieprawidłowość w postaci otwartych drzwi naczepy, racjonalnym było więc założenie, że w tym miejscu nie ma innych osób,

- w związku z powyższym nie można się zgodzić z pozwanym ( k. 1414 ), że od kierowcy należałoby oczekiwać wzbudzenie obawy o bezpieczeństwo ładunku z tego powodu, że kierujący nie znał okolicy ani topografii terenu ( przesłanka zupełnie bez znaczenia ), kierujący znajdował się w niezbyt zaludnionym obszarze ( tereny przemysłowe ) albowiem kierowca dokonywał manewru przestawienia pojazdu w pobliżu siedziby odbiorcy towaru, w miejscu, gdzie miał nastąpić wyładunek przesyłki w postaci 22 ton blachy, na placu manewrowym sąsiedniej firmy, wbrew wywiadom pozwanego teren placu manewrowego nie mógł być terenem zamkniętym skoro G. Ł. (1) wjechał tam w celu przestawienia auta, w tych okolicznościach fakt wykonywania koniecznego manewru na terenie nieznanego przedsiębiorstwa sąsiadującego z odbiorcą przesyłki nie mógł rodzić jakichkolwiek obaw co do bezpieczeństwa działań,

- zgodzić się należy ze stwierdzeniem Sądu Okręgowego, że pozostawienie włączonego silnika i niezamkniętej kabiny ułatwiło dokonanie kradzieży, ale nie świadczy to jeszcze o rażącym niedbalstwie kierowcy, nie sposób zarzucić kierowcy, że w tym miejscu, w którym się znajdował nie przewidział, że fakt otwarcia tylnych drzwi naczepy stanowić będzie element planu zuchwałej kradzieży pojazdu, przez złodziei dobrze i fachowo przygotowanych, trafnie

wskazuje się, że jednym z kluczowych elementów było wykorzystanie sytuacji przez dobrze przygotowanego kierowcę posiadającego dobre umiejętności poruszania się ciężarówką, a czym świadczy gwałtowny odjazd auta ciężarowego w trudnym terenie ( czego zwykły kierowca nie potrafi ), pozwala to przyjąć z dużą dozą prawdopodobieństwa granicznym z pewnością, że zaaranżowana sytuacja była szczegółowo przygotowana i wykonana przez zorganizowaną grupę osób, co potwierdzają dodatkowo – porzucenie wkrótce po kradzieży skradzionego ciągnika siodłowego a później także pustej ( rozładowanej ) naczepy,

- o rażącym niedbalstwie nie świadczy też brak uruchomienia przez kierowcę zarówno zewnętrznego wyłącznika zasilania, jak i wyłącznika hamulców naczepy, przy takiej ocenie decydujące były dwa elementy: po pierwsze element zaskoczenia w postaci nieoczekiwanego dynamicznego odjazdu auta w trakcie zamykania drzwi naczepy, siłą rzeczy reakcja na ten stan musiała spowodować upływ jakiegoś czasu, zanim kierowca G. Ł. (1) był w stanie zorientować się co się dzieje i mógłby próbować uruchomić zewnętrzne wyłączniki, w tych okolicznościach na zmianę oceny nie miał wpływu wynik badań biegłych co do teoretycznej możliwości dobiegnięcia przez kierowcę do wyłączników, a po drugie chęć dobiegnięcia do kabiny ciężarówki, co było też rozwiązaniem racjonalnym, ale co zakończyło się niepowodzeniem.

Mając powyższe na względzie Sad Apelacyjny przyjął, że nie zachodziły podstawy do odmowy wypłaty odszkodowania przez pozwanego na podstawie § 12 ust. 8 owu, albowiem do niedopełnienia obowiązków przez kierowcę powoda nie doszło z rażącym niedbalstwem.

Podkreślić trzeba, że samo niedopełnienie obowiązków wskazanych w ust. 11 pkt 3 umowy ( odpowiednio § 11 ust. 5 owu ) nie stanowi podstawy do odmowy wypłaty odszkodowania na podstawie § 12 ust. 8 owu. O ewentualnym zastosowaniu tej regulacji może być mowa tylko wówczas, gdy niedopełnienie obowiązków wskazanych wyżej nastąpi z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego.

Odmienne interpretacja tego zapisu, którą prezentuje pozwany w swej apelacji nie jest uzasadniona.

Powód domagał się ostatecznie zasądzenia od pozwanego łącznie kwoty 140.759,20 euro na co złożyło się: 30.000 euro zgłoszone w pozwie tytułem naprawienia szkody oraz 110.759,20 euro zgłoszone w piśmie rozszerzającym powództwo ( k. 1027 ), tym 101.934,20 euro z tytułu naprawienia szkody oraz 8.824,99 euro tytułem skapitalizowanych odsetek za okres od 11.03.2015 r. do 1.12.2016 r.

Sąd Okręgowy wyliczył wartość skradzionych blach miedzianych według ceny giełdowej na dzień zdarzenia na kwotę 141.020 euro.

Przed Sądem I instancji powód dochodził z tego tytułu 131.934,20 euro, ( 3x10.000 euro potrącone przez poszkodowanego (...) oraz 101.934,20 euro wynikające z wyroku Sądu z D. z dnia 15.12.2015 r. zasądzone od powoda na rzecz (...) ), a więc mniej aniżeli wynosiła wartość blachy miedzianej według ceny giełdowej ustalona przez Sąd Okręgowy.

W pozostałym zakresie, 8.824,99 euro to skapitalizowane odsetki od kwoty 101.934,20 euro zasądzonej wyrokiem Sądu okręgowego w D. z dnia 15.12.2015 r., za okres od dnia 11.03.2015 r. do 1.12.2016 r.

***Łączna wysokość dochodzonego roszczenia to 140.759,19 zł.***

Sąd Okręgowy uwzględnił powództwo do kwoty 22.105,87 euro. – k. 1359

Tymczasem w ramach postępowania apelacyjnego powód wnosił o zmianę zaskarżonego wyroku w części, a mianowicie poprzez zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki dodatkowo kwoty 117.894,13 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie:

- od kwoty 7.134,93 euro od dnia 3.12.2013 r.

- od kwoty 110.759,20 euro od dnia 1.12.2016 r.

oraz zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki odsetek ustawowych za opóźnienie od kwoty 10.000 euro od dnia 7.02.2014 r. do dnia 23.06.2014 r. i od kwoty 2.105,87 euro od dnia 7.02.2014 r. do dnia 14.07.2014 r. **Łącznie zatem w postępowaniu odwoławczym powód domagał się uwzględnienia powództwa do kwoty 140.000 euro.**

Różnica między kwotą dochodzoną w postępowaniu pierwszoinstancyjnym a żadaną zmianą w postępowaniu odwoławczym to 759,19 euro. ( 140.759,19 – 140.000 ).

**W związku z powyższym stwierdzić należy, że w kwocie 759,19 euro ( której w postępowaniu odwoławczym powód już nie dochodził ) mieści się także franszyza redukcyjna w wysokości 500 USD, przewidziana w ust. 10 umowy. – k. 50**

Nie ulega wątpliwości, że rzeczywista szkoda powoda to świadczenie jakie musiał zapłacić firmie (...) w związku z dokonaniem kradzieży przewożonego ładunku, tj. 131.934,20 euro, przy czym kwotę 30.000 euro poszkodowany potrącił w bezpośrednich rozliczeniach z powodem w dniach 22.01.2014 r., 23.06.2014 r. oraz 14.07.2014 r., a także kwota 101.934,20 euro zasądzona wyrokiem Sądu Okręgowego w D. z dnia 15.12.2015 r, z odsetkami w wysokości 5% od dnia 11.03.2015 r.

Ponieważ Sąd Okręgowy w D. zasądził dochodzoną należność z odsetkami w wysokości 5% od dnia 11.03.2015 r., to z tego wynika, że dochodzenie roszczenia skapitalizowanych odsetek od kwoty 101.934,20 euro, za okres od 11.03.2015 r. do 1.12.2016 r., w łącznej kwocie 8.824,99 euro, a więc do momentu rozszerzenia powództwa było uzasadnione.

Mając powyższe na względzie Sad Apelacyjny zmienił zaskarżony wyrok i zasądził na rzecz powoda dodatkowo kwotę 117.894,13 euro wraz z odsetkami ustawowymi, przy czym od kwoty 7.134,93 euro przyznane zostały one od dnia 15.07.2014 r., zaś od kwoty 110.759,20 euro od dnia 1.12.2016 r. – pkt 1a wyroku.

W sprawie bezspornym jest, że powód został wezwany przez nadawcę przesyłki ( poszkodowanego (...) ) do zapłaty kwoty 131.934,20 euro. Powód zgłosił szkodę pozwanemu 16.09.2013 r. i pozwany pismem z dnia 2.12.2013 r. odmówił wypłaty odszkodowania, ale nie oznacza to, że powodowi należały się odsetki od kwoty 30.000 euro zgłoszonej pierwotnie w pozwie od dnia od dnia 3.12.2013 r.

Na podstawie umowy ubezpieczenia pozwany udzielił powodowi ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczającego ( powoda ) w związku z wykonywaniem przez powoda przewozu przesyłek. Zatem jeśli w związku z wykonywaniem transportu przesyłek powód doprowadziłby do powstania szkody w przesyłce, to z mocy wiążącej strony umowy ubezpieczenia pozwany powinien naprawić bezpośrednio poszkodowanemu szkodę wyrządzoną przez powoda.

W niniejszym przypadku pozwany odmówił zapłaty odszkodowania i bezpośrednio poszkodowany wystąpił wobec powoda z żądaniem naprawienia szkody. Dochodzone odszkodowanie uzyskał poprzez potrącenie wierzytelności wysokości 30.000 euro oraz uzyskanie wyroku Sądu okręgowego w D. z dnia 15.12.2015 r., zasądającego należność w kwocie 101.934,20 euro z odsetkami w wysokości 5% od dnia 11.03.2015 r.

Jeśli okazało się, że pozwany odmówił wypłaty świadczenia bezpodstawnie i powód musiał we własnym zakresie zrekompensować szkodę bezpośrednio poszkodowanemu, to na skutek niniejszego procesu pozwany powinien naprawić szkodę powodowi w rzeczywistym rozmiarze.

Bezspornym jest, że bezpośrednio poszkodowany - (...) potrącił w rozliczeniach z powodem w dniach 22.01.2014 r., 23.06.2014 r. oraz 14.07.2014 r. kwoty po 10.000 euro, łącznie kwotę 30.000 euro jako część nominalnej szkody, nie obciążając powoda odsetkami za opóźnienie. W tych okolicznościach powód nie może się domagać odsetek ustawowych za okres poprzedzający dokonane potrącenia, bo w tym zakresie sam nie świadczył i szkody z tego tytułu nie poniósł. Odsetki takie się powodowi należą od daty faktycznego potrącenia należności.

Dlatego też apelację, w części której powód domagał się zmiany rozstrzygnięcia w przedmiocie zmiany daty początkowej płatności odsetek ustawowych od kwoty 22.105,87 euro zasądzonej w zaskarżonym wyroku oraz od kwoty 7.134,93 euro od dnia 3.12.2013 r. należało oddalić. – pkt 2 wyroku.

Z powyższego wynika, że powód uległ w sprawie w niewielkiej części i konsekwencją tego było obciążenie pozwanego kosztami procesu za I instancję w całości. – art. 98 kpc.

Powód poniósł koszty w sprawie łącznie w wysokości 12.848 zł na co złożyły się: 6.231 zł – opłata od pozwu, 3.617 zł – koszty zastępstwa, 3.000 zł – wykorzystana zaliczka na biegłych i tę kwotę zasądzono w punkcie 1b tired pierwszy.

Ponadto nakazano ściągnąć od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa ( Sąd Okręgowy w Poznaniu ) kwotę 26.016 zł na co złożyły się: 2.305 zł tytułem kosztów procesu wyłożonych tymczasowo przez Skarb Państwa oraz 23.711 zł tytułem opłaty sądowej od rozszerzonego powództwa. – pkt 1b tired drugi wyroku.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 98 i 108 § 1 kpc. Na koszty należne powodowi złożyły się: 26.493 zł tytułem opłaty sądowej od apelacji powoda oraz koszty zastępstwa procesowego – 8100 zł z tytułu apelacji powoda oraz 4.050 zł z tytułu apelacji pozwanego. pkt 4 wyroku

Jerzy Geisler Ewa Staniszevska Ryszard Marchwicki

--	--	--