

Sygn. akt *I AGa 169/20*

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 sierpnia 2021 r.

Sąd Apelacyjny w Poznaniu I Wydział Cywilny i Własności Intelektualnej

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Mikołaj Tomaszewski

Protokolant: sekretarz sądowy Andrzej Becker

po rozpoznaniu w dniu 8 lipca 2021 r. w Poznaniu

na rozprawie

sprawy z powództwa **K. L.**

przeciwko (...) **S.A. w W.,**
J. G. (1)

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Poznaniu

z dnia 11 marca 2020 r. sygn. akt IX GC 1334/18

I. oddala apelację;

II. zasądza od powoda na rzecz każdego z pozwanych kwoty po 4.050 zł

**tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu
apelacyjnym.**

Mikołaj Tomaszewski

UZASADNIENIE

Powód K. L. pozwem wniesionym w dniu 30 listopada 2018 r. wniósł o zasądzenie od pozwanych in solidum, (...) S.A. w W. (pozwany ad. 1) oraz J. G. (1), prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą (...)S.” (pozwany ad. 2), kwoty 108.075,41 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych liczonymi : a) wobec pozwanego ad. 1 od 20 lipca 2017 r. do dnia zapłaty, b) wobec pozwanego ad. 2 od dnia 20 września 2017 r. do dnia zapłaty. Powód wniósł również o zasądzenie od pozwanych na jego rzecz zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych.

Pozwani wnieśli o oddalenie powództwa.

Wyrokiem z dnia 11 marca 2020r. Sąd Okręgowy w Poznaniu:

I. Oddalił powództwo wobec pozwanego (...)

(...) S.A. w W.;

II. Kosztami postępowania w tym zakresie obciążył powoda i z tego tytułu

zasądził od niego na rzecz pozwanego (...)

(...) S.A. w W. kwotę 5.417 zł tytułem zwrotu kosztów

procesu;

III. Oddalił powództwo wobec pozwanego J. G. (1);

IV. Kosztami postępowania w tym zakresie obciążył powoda i z tego tytułu

zasądził od niego na rzecz pozwanego J. G. (1) kwotę 5.400 zł.

W motywach rozstrzygnięcia Sąd Okręgowy wskazał, że strony procesu prowadzą działalność gospodarczą. Działalność powoda polega na wykonywaniu czynności spedycyjnych, czyli organizowaniu transportu na rzecz zleceniodawcy. Powód nie posiada własnego taboru.

Zleceniem transportowym nr (...) A. Z. (1) (firma (...)) zleciła powodowi transport kosmetyków na paletach z P. K. w W. do (...) Company w N., Wielka Brytania.

W dniu 17 października 2009 r. powód wystosował do pozwanego ad. 2 J. G. (1) zlecenie transportowe, w którym zlecił pozwanemu ad. 2 transport kosmetyków z (...) Sp. z o.o. w W. do (...) Company w N..

Oświadczeniem o potrąceniu wierzytelności A. Z. (1), prowadząca działalność pod firmą (...), potrąciła wierzytelność jej przysługującą tytułem odszkodowania za szkodę wyrządzoną nienależytym wykonaniem umowy przewozu (zlecenia transportowego nr (...)) przejawiającą się w utraconych korzyściach w kwocie 535.070,62 zł z wierzytelnością K. L. zasądzoną wyrokiem Sądu Okręgowego w Poznaniu Wydział IX Gospodarczy sygn. akt IX GC 159/10/8 przy uwzględnieniu dokonanego pismem z dnia 8 grudnia 2010 r. potrącenia w wymienionych tam kwotach. W związku z kradzieżą towaru A. Z. (1) wstrzymała wszelkie płatności na rzecz powoda. Ten jednak uzyskał wyrok zasądający na jego rzecz wynagrodzenie od A. Z. (1). Prawomocnym wyrokiem z dnia 10 listopada 2016 r. Sąd Okręgowy w Legnicy w sprawie o sygn. akt VI GC 151/11 pozbawił wykonalności tytuł wykonawczy – wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z dnia 19 lipca 2010 r. sygn. akt 159/10, zaopatrzony w klauzulę wykonalności z dnia 16 maja 2011 r., w części dotyczącej należności głównej w kwocie 107.235,16 zł oraz w części dotyczącej odsetek ustawowych od kwoty 107.235,16 zł za okres po dniu 4 grudnia 2010 r. (pkt. I) oddalając powództwo w pozostałym zakresie (pkt. II). W uzasadnieniu Sąd Okręgowy w Legnicy wskazał, że powódka A. Z. (1) wniosła o pozbawienie ww. tytułu wykonawczego w całości z uwagi na podniesiony zarzut potrącenia jej roszczenia z roszczeniem K. L.. Roszczenie to dotyczyło odszkodowania za szkodę jej wyrządzoną w wyniku kradzieży przewożonego towaru, do której doszło w nocy z 25 na 26 października na płatnym parkingu w (...) A. w Wielkiej Brytanii, położonym bezpośrednio przy autostradzie. Przedstawiona do potrącenia wierzytelność obejmowała kwotę 306.685,36 zł, stanowiącą zobowiązanie powódki na rzecz nadawcy przesyłki, jakie powstało na skutek obciążenia powódki przez nadawcę przesyłki odpowiedzialnością za utratę towaru oraz kwotę 535.070,62 zł odpowiadającą korzyściom utraconym przez powódkę z racji rezygnacji ze współpracy z nią przez nadawcę przesyłki. Opierając się na treści Konwencji CMR Sąd Okręgowy w Legnicy ustalił, że podwykonawca K. L. dopuścił się rażącego niedbalstwa w zakresie wykonania zleconego transportu. Konstrukcja pojazdu bowiem nie zapewniała dostatecznej ochrony przed kradzieżą (zabezpieczeniem była jedynie plandeka), a pojazd był zaparkowany na parkingu niezapewniającym należytej ochrony towaru, odpowiedniej do stopnia zabezpieczenia pojazdu. Oznacza to wyłączenie na mocy art. 29 Konwencji CMR postanowień wyłączających lub ograniczających odpowiedzialność przewoźnika, w związku z czym osoba uprawniona może dochodzić od przewoźnika pełnego odszkodowania, obejmującego straty, które uprawniony poniósł oraz korzyści, które mógłby

osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Roszczenie w kwocie 306.685,36 zł tytułem kosztów utraconego towaru Sąd Okręgowy w Legnicy uznał za nieudowodnione. Natomiast odnośnie kwoty utraconych korzyści Sąd ten uznał za zasadne roszczenie A. Z. (1) w kwocie 107.235,16 zł. W dniu 11 września 2009 r. powód oraz pozwany ad. 1 zawarli umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w związku z prowadzoną działalnością lub posiadaniem mieniem w zakresie : 63.40 Działalność agencji transportowych. Jako okres ubezpieczenia wskazano 14 września 2009 r. – 13 września 2010 r. Umowę ubezpieczenia rozszerzono o klauzulę nr 1 oraz 15. Zgodnie z §2 ust. 1 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia, do umowy ubezpieczenia mogą być wprowadzane postanowienia dodatkowe, w szczególności klauzule stanowiące załącznik do OWU lub odbiegające od uregulowań OWU. W myśl §7 ust. 2 pkt. 6, o ile zakres ochrony ubezpieczeniowej nie został rozszerzony przez włączenie odpowiednich klauzul stanowiących załącznik do OWU i nie opłacono dodatkowej składki, (...) S.A. nie odpowiada za szkody : [...] 6) wyrządzone przez podwykonawców, w przypadku gdy ubezpieczony na podstawie obowiązujących przepisów ponosi za nich odpowiedzialność jak za działania własne. Zgodnie z klauzulą nr 1 umowa ubezpieczenia obejmuje odpowiedzialność cywilną ubezpieczonego za szkody będące następstwem wypadku ubezpieczeniowego, powstałe na terenie całego świata z wyłączeniem USA lub Kanady. Wedle klauzuli nr 15 umowa ubezpieczenia obejmuje także odpowiedzialność cywilną za szkody rzeczowe powstałe w okresie ubezpieczenia z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania czynności spedycyjnych (odpowiedzialność kontraktowa). W myśl §4 pkt. 17 OWU szkoda rzeczowa to szkoda powstała wskutek utraty, zniszczenia lub uszkodzenia rzeczy, w tym także utracone korzyści poszkodowanego, które mógłby osiągnąć, gdyby nie nastąpiła utrata, zniszczenie lub uszkodzenie rzeczy. Zanim została podpisana polisa powód wyjaśnił przedstawicielce (...) S.A. na czym polega jego działalność, tzn. że wykonuje czynności czysto spedycyjne i oczekuje pełnej ochrony firmy. Powód poprosił o rozszerzenia, chciał bowiem być w 100% ubezpieczony. Gdyby powód wiedział o konieczności dalszego rozszerzenia ubezpieczenia, to by to zrobił. Szkodę powstałą w związku z kradzieżą towaru powód zgłosił pozwanemu (...) S.A.

Pismem z dnia 20 lutego 2010 r. pozwany ad. 1 – (...) S.A. – poinformował powoda o zgłoszeniu szkody i poprosił o przedłożenie dodatkowych dokumentów. Pismem z dnia 25 marca 2010 r. (...) S.A. poinformował powoda o odmowie wypłaty odszkodowania. W ocenie (...) S.A. powód nie ponosi winy w wyborze przewoźnika, na podstawie art. 799 k.c.

Od powyższej decyzji odwołał się powód pismem z dnia 19 czerwca 2017 r. Pismem z dnia 3 sierpnia 2017 r. (...) S.A. podtrzymało swoją wcześniejszą decyzję. Pismem z dnia 10 sierpnia 2017 r. powód zwrócił się do (...) S.A. o ponowne rozpoznanie sprawy. Pismem z dnia 14 września 2017 r. (...) S.A. ponownie odmówiło wypłaty odszkodowania, podtrzymując wcześniejsze stanowisko. Pismem z dnia 19 października 2017 r. powód ponownie przedstawił ubezpieczającemu swoje stanowisko. Pismem z dnia 12 lutego 2018 r. (...) S.A. odmówiło wypłaty odszkodowania wskazując, że nie została wykupiona odpowiednia klauzula nr 13 i 14, w związku z czym (...) S.A. nie odpowiada za szkody wyrządzone przez podwykonawców.

Pismem z dnia 29 sierpnia 2017 r. powód wezwał pozwanego ad. 2 – J. G. (1) – do zapłaty kwoty 107.235,16 zł.

W odpowiedzi pozwany ad. 2 poinformował powoda, że odmawia zapłaty z uwagi na przedawnienie roszczenia.

W oparciu o powyższe ustalenia Sąd Okręgowy uznał, iż żądanie pozwu nie zasługuje na uwzględnienie. Powód żądał w pozwie zasądzenia od pozwanych - ubezpieczyciela oraz dalszego przewoźnika - kwoty 108.075,41 zł in solidum wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych liczonymi - wobec pozwanego ubezpieczyciela – od 20 lipca 2017 r. do dnia zapłaty - oraz wobec przewoźnika – od 20 września 2017 r. do dnia zapłaty.

Podstawą faktyczną powództwa są twierdzenia powoda dotyczące zdarzenia, jakie miało miejsce w dniu 26 października 2009 r. w Wielkiej Brytanii, kiedy to towar, będący przedmiotem umowy, jak twierdzi powód, spedycji, został ukradziony pozwanemu przewoźnikowi podczas postoju na parkingu (...) A. w Wielkiej Brytanii. Wyrokiem z dnia 5 lipca 2010 r. sygn. akt IX GC 159/10 Sąd Okręgowy w Poznaniu zasądził od zleceniodawcy transportu na rzecz powoda kwotę 310.429,80 zł wraz z odsetkami i kosztami procesu; wyrokiem z dnia 10 listopada 2016 r. Sąd Okręgowy w Legnicy sygn. akt VI GC 151/11 pozbawił wykonalności ww. tytuł wykonawczy w postaci wyroku Sądu Okręgowego w Poznaniu w części dotyczącej należności głównej w kwocie 107.235,16 zł oraz w części dotyczącej

odsetek ustawowych od kwoty 107.235,16 za okres po dniu 4 grudnia 2010 r., oddalając powództwo w pozostałym zakresie. Podstawą wyroku Sądu Okręgowego w Legnicy pozbawiającego w części wykonalność tytułu wykonawczego w postaci wyroku Sądu Okręgowego w Poznaniu był podniesiony przez zleceniodawcę przewozu – A. Z. (1) – zarzut potrącenia jej wierzytelności z tytułu utraconych dochodów w związku z zaprzestaniem udzielania jej zleceń przewozu ze względu na utratę ładunku z wierzytelnością powoda. Sąd uznał zarzut potrącenia podniesiony przez A. Z. (1) za uzasadniony w części, w zakresie, w jakim A. Z. (1) wykazała utratę dochodów wynikającą z zaprzestania współpracy ze zleceniodawcą przewozów, natomiast nie w części, w jakiej A. Z. (1) dochodziła od powoda odszkodowania za stratę w postaci wartości skradzionych towarów; w tym ostatnim zakresie Sąd Okręgowy w Legnicy uznał powództwo za nieudowodnione.

W związku z tym powód w niniejszym procesie dochodzi zapłaty od swojego ubezpieczyciela oraz dalszego przewoźnika, zwrotu potrąconej przez A. Z. (1) kwoty, w części, w jakiej Sąd Okręgowy w Legnicy pozbawił wykonalności tytuł wykonawczy. Ponieważ w niniejszej sprawie występuje dwóch pozwanych, a ich podstawy odpowiedzialności są różne, rozważyć należy osobno zasadność powództwa wobec każdego z nich.

Odpowiedzialność pozwanego ad. 1 – ubezpieczyciela – zachodzi wedle twierdzeń pozwu na podstawie zawartej między stronami umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Pozwany ubezpieczyciel kwestionował swą odpowiedzialność powołując się na przedawnienie roszczenia oraz na §7 ust. 2 pkt. Ogólnych Warunków Ubezpieczenia (k. 17v.), wyłączający odpowiedzialność pozwanego za szkody wyrządzone przez podwykonawców, w przypadku gdy ubezpieczony na podstawie obowiązujących przepisów ponosi za nich odpowiedzialność jak za działania własne.

Odnosząc się wpieryw do podniesionego przez pozwanego zarzutu przedawnienia, wskazać należy, że Sąd go nie podziela. Zgodnie z art. 819 §1 k.c. roszczenia z umowy ubezpieczenia przedawniają się z upływem lat trzech. Po usunięciu z dnia 10 sierpnia 2007 r. przepisu art. 819 §2 k.c., do obliczania początku terminu przedawnienia stosuje się przepisy ogólne, tj. art. 120 §1 k.c., w myśl którego bieg przedawnienia rozpoczyna się od dnia, w którym roszczenie stało się wymagalne. Jeżeli wymagalność roszczenia zależy od podjęcia określonej czynności przez uprawnionego, bieg terminu rozpoczyna się od dnia, w którym roszczenie stałoby się wymagalne, gdyby uprawniony podjął czynność w najwcześniejszym możliwym terminie. Wskazać jeszcze należy na art. 817 §1 k.c., wedle którego ubezpieczyciel obowiązany jest spełnić świadczenie w terminie trzydziestu dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku. Jak wskazuje się w doktrynie (por. Kodeks cywilny. Komentarz red. Edward Gniewek, Piotr Machnikowski, Rok 2019, Legalis, Komentarz do art. 819 k.c.) wymagalność roszczenia z umowy ubezpieczenia określana być musi na podstawie art. 817 k.c., choć zauważyć należy, że mamy tu właściwie trzy możliwości oznaczenia tego terminu, opisane poszczególnym paragrafami komentowanego artykułu. Wydaje się jednak, iż w każdym przypadku termin ten odnoszony być winien do daty zawiadomienia ubezpieczyciela o wypadku, przy czym do wypłaty świadczenia ubezpieczeniowego konieczne jest właściwie zaistnienie i ujawnienie szkody.

Tym samym, aby mówić o wymagalności roszczenia z umowy ubezpieczenia niezbędne jest, aby była już ujawniona szkoda. Na tą okoliczność wskazuje też Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 22 listopada 2013 r., III CZP 72/13, gdzie zaznaczono, że termin przedawnienia roszczenia o zapłatę odszkodowania z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania (art. 471 k.c.) rozpoczyna bieg od dnia wystąpienia szkody pozostającej w związku przyczynowym z tym zdarzeniem (art. 120 § 1 k.c.). Teza tej uchwały odnosi się wprawdzie do odpowiedzialności kontraktowej, jednak wydaje się, że może znaleźć odpowiednie zastosowanie do niniejszej sprawy. Przyjąć zatem należy, że aby mówić o wymagalności roszczenia w zakresie świadczenia z umowy ubezpieczenia konieczne jest zaistnienie szkody, która stanowi podstawę odpowiedzialności ubezpieczyciela. W niniejszej sprawie szkoda ta zaistniała dopiero w momencie uprawomocnienia się wyroku Sądu Okręgowego w Legnicy z dnia 10 listopada 2016 r., pozbawiającego w części wykonalność tytułu wykonawczego w postaci wyroku Sądu Okręgowego w Poznaniu z dnia 19 lipca 2010 r. To pierwsze orzeczenie uprawomocniło się w dniu 23 lutego 2017 r., zatem od tej daty rozpoczął bieg termin przedawnienia roszczenia powoda wobec pozwanego ubezpieczyciela. Powództwo zostało wytoczone w dniu 30 listopada 2018 r., a zatem nie ulega wątpliwości, że trzyletni okres przedawnienia jeszcze nie upłynął.

W dalszej kolejności rozpoznać należy zarzut pozwanego ubezpieczyciela, w myśl którego §7 ust. 2 pkt. 6 OWU zawiera wyłączenie odpowiedzialności pozwanego ubezpieczyciela, w związku z czym ubezpieczyciel nie odpowiada za powstałą szkodę. Zwrócić należy uwagę w tym kontekście na treść tego postanowienia OWU, zgodnie z którym odpowiedzialność pozwanego jest wyłączona w przypadku szkody wyrządzonej przez podwykonawców, w przypadku gdy ubezpieczony na podstawie obowiązujących przepisów ponosi za nich odpowiedzialność jak za działania własne.

W związku z tym postanowieniem umownym zaznaczyć należy, że zawarta przez strony procesu, tj. powoda oraz pozwanego przewoźnika, umowa jest umową przewozu. W zleceniach transportowych od A. Z. (1) do powoda oraz od powoda do pozwanego przewoźnika brak jest jakiegokolwiek wzmianki co do innych, poza zleceniem transportu, obowiązków powoda świadczących o tym, że wykonuje on usługi spedycyjne. Zgodnie z art. 794 §1 k.c. przez umowę spedycji spedytora zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem. Jak wskazał Sąd Apelacyjny w Szczecinie w uzasadnieniu wyroku z dnia 23 grudnia 2014 r., I ACa 461/14 elementami przedmiotowo istotnymi umowy spedycji jest przede wszystkim zobowiązanie się spedytora albo do wysłania, albo do odbioru przesyłki na zlecenie klienta, albo do świadczenia innych usług potrzebnych do dokonania przewozu. Usługi spedycyjne mają zatem zasadniczo charakter fachowej pomocy w obsłudze przewozu towarowego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 1971 r., sygn. akt I CR 566/70). Mogą one polegać na udzielaniu porad, zawieraniu umów przewozu, sporządzaniu dokumentów przewozowych, odbioru przesyłki od nadawcy lub przewoźnika, przekazaniu przesyłki odbiorcy. Mogą to być również inne czynności organizacyjno-prawne związane z przewozem, takie jak znalezienie przewoźnika, przygotowanie listów przewozowych czy też zawarcie umowy przewozu z przewoźnikiem w imieniu zleceniodawcy oraz zapłata przewoźnikowi wynagrodzenia za przewóz. W przypadku, gdy podstawowym obowiązkiem zleceniobiorcy jest dokonanie przewozu rzeczy, to w celu usunięcia wątpliwości, czy strony łączy umowa przewozu czy umowa spedycji, niezbędne jest ustalenie, czy do jego obowiązków należą także czynności związane z organizacją przewozu, kwalifikowane jako czynności spedycyjne. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 6 października 2004 r., sygn. akt I CK 199/04 stwierdził, że gdy podmiot przyjmuje ofertę, w której mowa jest tylko o przewozie rzeczy, a żadne czynności konkludentne nie wskazują na istnienie dodatkowych postanowień umownych obejmujących usługi związane z przewozem, to umowa zawarta przez przyjęcie oferty jest stricte umową przewozu, a nie umową spedycji. Nie ma przy tym znaczenia, czy przyjmujący taką ofertę wykona przewóz osobiście, czy posłuży się dalszym przewoźnikiem. Okoliczność ta nie przekształca takiej umowy w umowę spedycji. Choć skarżąca [w sprawie rozpoznawanej przez SA w S.] starała się uzasadnić, że w ramach jej obowiązków leżały czynności spedycyjne, to w istocie nie wskazała żadnej, która miałaby takich charakter. Nie można bowiem zgodzić się z jego argumentem, że pozwana organizowała przewóz, gdyż wyszukała innego przewoźnika i przekazała mu określone wskazówki co do bezpieczeństwa transportu. Przyjęcie zlecenia transportowego i przekazanie go do wykonania innemu podmiotowi - jeśli nie towarzyszą temu dodatkowe czynności - nie jest organizacją przewozu, a jedynie wyznaczeniem podwykonawcy do wykonania zleconego przewozu.

Podzielając stanowisko Sądu Apelacyjnego w Szczecinie wyrażone w cyt. wyżej wyroku wskazać należy, że ze zleceń transportowych znajdujących się w aktach sprawy (k. 22-23) wynika jedynie, że A. Z. (1) zleciła transport towarów z W. do N. w Wielkiej Brytanii, a powód podzlecił transport tych towarów pozwanemu przewoźnikowi. Brak zatem w przedmiotowych zleceniach transportowych jakiegokolwiek wzmianki o innych usługach, jakie miałby wykonywać powód, świadczących o tym, że w sprawie mamy do czynienia z umową spedycji. Także Sąd Okręgowy w Legnicy w uzasadnieniu wyroku z dnia 10 listopada 2016 r. sygn. akt VI GC 151/11 (k. 25-36) nigdzie nie wskazuje, aby powód wykonując zlecenie transportowe A. Z. (1) świadczył usługi spedycyjne. Powód jedynie zlecił pozwanemu przewoźnikowi dalszy przewóz towarów, jednak samo dalsze zlecenie przewozu, jak była o tym mowa wyżej, nie czyni z danej umowy spedycji. W tej sytuacji przyjąć należy, że umowa łącząca powoda z pozwanym przewoźnikiem była umową przewozu.

Zastosowanie w sprawie znajdzie zatem art. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w G. 19 maja 1956 r z dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. 1962 Nr 49, poz. 238), wedle którego przy stosowaniu niniejszej Konwencji przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i

zaniedbania, za czynności i zaniedbania 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. Taki zapis zawiera również art. 789 §1 k.c., zgodnie z którym przewoźnik może oddać przesyłkę do przewozu innemu przewoźnikowi na całą przestrzeń przewozu lub jej część, jednakże ponosi odpowiedzialność za czynności dalszych przewoźników jak za swoje własne czynności.

W tym kontekście zwrócić należy uwagę, że wyłączenie odpowiedzialności pozwanego na mocy §7 ust. 2 pkt. 6 OWU dotyczy właśnie szkód wyrządzonych przez podwykonawców, za działania których ubezpieczony ponosi odpowiedzialność jak za działania własne. Taką właśnie odpowiedzialność przewidują zacytowane wyżej przepisy k.c. oraz Konwencji CMR. W tej sytuacji uznać należy, że pozwany ubezpieczyciel nie ponosi na mocy §7 ust. 2 pkt. 6 OWU odpowiedzialności za szkody, wyrządzone przez te podmioty. W związku z tym powództwo wobec ubezpieczyciela podlega na tej podstawie oddaleniu, o czym Sąd Okręgowy orzekł w pkt. I wyroku.

Analizując zaś sprawę w odniesieniu do odpowiedzialności pozwanego ad. 2 – J. G. (1) – dalszego przewoźnika, zwrócić należy w pierwszej kolejności uwagę na podstawę faktyczną i prawną jego odpowiedzialności. W tym zakresie powód wskazuje, że Sąd Okręgowy w Legnicy przesądził odpowiedzialność powoda za szkodę poniesioną przez A. Z. (1) – zleceniodawcę transportu. Zdaniem powoda odpowiedzialność ta ciąży również na pozwanym ad. 2 jako podmiocie faktycznie wykonującym przewóz. Ponosi on odpowiedzialność za wykonanie przewozu pojazdem bez twardej paki i niezaparkowanie pojazdu na odpowiednim dla zabezpieczenia transportu parkingu. Wskutek niewłaściwego działania pozwanego ad. 2 powód poniósł szkodę, której wysokość jest równa wysokości odszkodowania należnego od powoda na rzecz A. Z. (1), ustalonego na mocy wyroku Sądu Okręgowego w Legnicy.

Jeżeli dobrze rozumieć stanowisko powoda twierdzi on, że wskutek zaniedbań pozwanego ad. 2 przy wykonywaniu zlecenia przewozu, powód poniósł szkodę, która pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym między zaniedbaniem pozwanego ad. 2, a szkodą. Szkada ta wyraża się wysokością odszkodowania, które musiał powód uiścić na rzecz A. Z. (1), a które to odszkodowanie stanowiło utracone korzyści A. Z. (1), poniesione wskutek zaprzestania współpracy z A. Z. (1) przez zleceniodawcę transportu.

W ocenie Sądu do tak sformułowanego roszczenia będzie mieć zastosowanie Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w G. 19 maja 1956 r z dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. 1962 Nr 49, poz. 238). Zgodnie z art. 1 ust. 1 tego aktu prawnego niniejszą Konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się. Nie ulega wątpliwości, że miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu oraz miejsce dostawy były przewidziane w dwóch różnych krajach – stronach Konwencji (Polska oraz Wielka Brytania). Konstatacji tej nie zmienia fakt, iż zarówno powód jak i pozwany ad.2 są przedsiębiorcami polskimi. Przy tym Konwencja, jako ratyfikowana umowa międzynarodowa ogłoszona w Dzienniku Ustaw, jest źródłem prawa, stanowi część krajowego porządku prawnego i podlega bezpośredniemu stosowaniu. Jednocześnie powinna być ona traktowana jako umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą Sejmu wyrażoną w formie ustawy, a co za tym idzie - ma pierwszeństwo przed regulacjami zawartymi w ustawach (art. 241 ust. 1 w zw. z art. 89 ust. 1 pkt 5 oraz art. 91 Konstytucji RP). W tej sytuacji rozważyć należy na gruncie tej Konwencji podniesiony przez pozwanego ad. 2 zarzut przedawnienia roszczenia powoda.

W tym zakresie art. 32 ust. 1 Konwencji stanowi, że roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, przedawniają się po upływie jednego roku. Jednak w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata. Przedawnienie biegnie:

a) w przypadkach częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy - począwszy od dnia wydania;

b) w przypadkach całkowitego zaginięcia - począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy, albo, jeżeli termin nie był umówiony - począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika;

c) we wszystkich innych przypadkach - począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu.

Dnia, wskazanego wyżej, jako wyjściowy dla biegu przedawnienia, nie wlicza się do terminu przedawnienia.

W niniejszej sprawie zastosowanie znajdzie art. 32 ust. 1 pkt. a) Konwencji, co oznacza, że początkowym dniem okresu przedawnienia będzie dzień dostawy towarów na miejsce przeznaczenia. Towar został bowiem skradziony jedynie w części. Dostawa pozostałej części towaru nastąpiła w dniu 26 października 2009 r. (por. listy przewozowe na k. 105-107 akt IX GC 159/10). Niezależnie zatem od tego, czy termin przedawnienia roszczeń wynosi 1 rok czy 3 lata, roszczenie powoda wobec pozwanego ad. 2 jest przedawnione. Powództwo w niniejszej sprawie zostało bowiem wytoczone w dniu 30 listopada 2018 r. (k. 54).

Wskazać przy tym należy, że do odpowiedzialności pozwanego ad. 2 nie znajdują zastosowania przepisy rozdziału VI Konwencji - Postanowienia dotyczące przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników. Zgodnie z orzecznictwem sądowym (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 kwietnia 2009 r., V CSK 392/08, LEX nr 627253; wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 16 września 2010 r., I ACa 615/10, LEX nr 756686; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 26 października 2005 r., I ACa 431/06, Legalis nr 85365) użyte w tytule rozdziału VI Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu towarów z dnia 19 maja 1956 r. pojęcie "kolejny przewoźnik" (tożsame z używanym w doktrynie i judykaturze pojęciem "przewoźnik sukcesywny") nie obejmuje podwykonawców przewoźnika, o których mowa w art. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu towarów z dnia 19 maja 1956 r. Z podwykonawcą w rozumieniu przytoczonego przepisu mamy bowiem do czynienia wtedy, gdy przewoźnik, wykonując zawartą umowę przewozu, powierza spełnienie świadczenia wynikającego z tej umowy innym osobom. Wspomniane powierzenie nie powoduje powstania stosunku prawnego między nadawcą przesyłki a podwykonawcą przewoźnika. W wypadku natomiast przewozu sukcesywnego kolejni (sukcesywni) przewoźnicy przystępują do umowy zawartej między nadawcą a pierwszym przewoźnikiem i - tworząc jedną stronę umowy - wiążą się jej warunkami. Nie są więc podwykonawcami przewoźnika, lecz przewoźnikami odpowiadającymi bezpośrednio wobec nadawcy za należyte wykonanie całego przewozu. W konsekwencji podwykonawca o jakim mowa w art. 3 Konwencji CMR nie jest „kolejnym przewoźnikiem” w rozumieniu przepisów VI rozdziału Konwencji. Z powyższych względów początku biegu terminu przedawnienia roszczenia w stosunku do podwykonawcy przewozu nie będzie wyznaczać art. 39 Konwencji CMR, lecz art. 32 Konwencji CMR.

Bezdyskusyjnie zaś termin przedawnienia roszczeń z tytułu nienależytego wykonania umowy przewozu już upłynął, niezależnie od tego, czy pozwanemu ad. 2 można przypisać rażące niedbalstwo, czy też nie. Wobec tego powództwo wobec tego pozwanego także podlega oddaleniu- pkt. III wyroku.

Powyższy wyrok zaskarżył apelacją powód, który powołując się na naruszenie przepisów prawa materialnego w postaci art. 794 § 1 kc, art. 789§ 1 kc oraz art. 3 CMR w zw. z § 7 ust.2 pkt 6 OWU, art. 5 kc w zw. z § 7 ust.2 pkt 6 OWU, art. 32 ust.1 pkt a Konwencji CMR w związku z art. 442¹ § 1 kc, naruszenie prawa procesowego w postaci art. 233 § 1 kpc wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i uwzględnienie powództwa.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Sąd Okręgowy na podstawie zebranego w sprawie materiału dowodowego, ocenionego bez przekroczenia granic określonych treścią art. 233§1 kpc dokonał prawidłowych ustaleń faktycznych oraz trafnie określił ich prawne konsekwencje. Ustalenia te oraz ich prawną ocenę Sąd Apelacyjny podziela, przyjmując je jako własne.

Nieuzasadniony okazał się zarzut naruszenia prawa procesowego w postaci art. 233 § 1 kpc „poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów i brak wszechstronnego rozważenia zebranego w sprawie materiału dowodowego, tj. z pominięciem zapisu pkt. 2 klauzuli nr 15 OWU..., zgodnie z którym ubezpieczenie obejmuje czynności zwyczajowo

uznane za spedycyjne, co - w kontekście specyfiki działalności powoda – skutkowało bezpodstawnym uznaniem przez Sąd I instancji, że jego czynności w ramach zlecenia otrzymanego od A. Z. (1) nie miały charakteru czynności spedycyjnych, w konsekwencji czego wyłączeniu miała podlegać odpowiedzialność pozwanego (...) S.A. na podstawie § 7 ust. 2 pkt 6 OWU , przewidującego brak odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody wyrządzone przez podwykonawców”.

Tak sformułowany zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. jest chybiony. Przepis ten wyraża jedną z podstawowych zasad procesu cywilnego tj. zasadę swobodnej oceny dowodów, stanowiąc, że sąd ocenia wiarygodność i moc dowodów według własnego przekonania, na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału dowodowego. Naruszenie tego przepisu może więc polegać na tym, iż sąd z naruszeniem zasady swobodnej oceny dowodów przyjął za wiarygodny określony dowód lub też odmówił wiarygodności konkretnemu dowodowi. Strona, która podnosi taki zarzut musi przy tym wykazać, o jaki konkretnie dowód chodzi i na czym polega przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów.

Takiego zarzutu powód nie formułuje, a przeciwnie kwestionuje ocenę prawną prawidłowo ustalonego stanu faktycznego.

Również zarzucane w kontekście naruszenia art. 233 § 1 kpc zaniechanie wszechstronnego rozważenia zebranego w sprawie materiału, czy też pominięcie przez sąd przy wyrokowaniu określonej okoliczności faktycznej, nawet jeżeli strona uważa ją za okoliczność istotną dla rozstrzygnięcia sprawy - nie stanowi o naruszeniu powyższego przepisu (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 listopada 2003 r., II CK 293/02).

Z tych względów zarzut naruszenia art. 233 § 1 kpc nie jest uzasadniony.

Nie są także uzasadnione zarzuty naruszenia prawa materialnego podnoszone w odniesieniu do rozstrzygnięcia wydanego przeciwko pozwanemu (...) SA.

Nietrafny okazał się zarzut naruszenia art. 794 § 1 kc, art. 789§ 1 kc oraz art. 3 CMR w zw. z § 7 ust.2 pkt 6 OWU „poprzez ich niewłaściwe zastosowanie w sprawie, skutkujące błędnym ustaleniem przez Sąd I instancji, że czynności powoda wykonywane w ramach zlecenia otrzymanego od A. Z. (1) nie nosiły znamion czynności spedycyjnych, lecz miały charakter czynności przewozowych, realizowanych w niniejszej sprawie przez podwykonawcę, co w ocenie Sąd I instancji wyłączało odpowiedzialność pozwanego (...) S.A.”.

Na wstępie należy wskazać, że sam powód w korespondencji z pozwanym zakładem ubezpieczeń (odwołanie z 19 czerwca 2017r.)wskazał, że „w ramach umowy wiążącej go z A. Z. (1) wykonywał działalność jako przewoźnik. Współpracował z podwykonawcą, jednak nie wypełniał roli spedytora”(k. 40).

Niezależnie od tego należy w pełni podzielić stanowisko Sądu Okręgowego co do przyjęcia, że powód przyjmując zlecenie transportowe od A. Z. (1) był przewoźnikiem, który zlecił wykonanie przewodu dalszemu przewoźnikowi pozwanemu J. G. (1).

Takie stanowisko jest utrwalone w judykaturze – nie tylko w powołanym przez Sąd Okręgowy orzeczeniu Sądu Apelacyjnego w Szczecinie – a także w doktrynie. Głównym przedmiotem zobowiązania spedytora nie jest przewóz przesyłki (choć spedytora może sam dokonać przewozu – por. art. 800 kc), lecz jego organizacja oraz wykonanie innych czynności związanych z przewozem. Jeżeli zatem przyjmuje się ofertę, w której mowa jest tylko o przewozie rzeczy, a żadne czynności konkludentne nie wskazują na istnienie dodatkowych postanowień umownych, obejmujących usługi związane z przewozem, to umowa zawarta przez przyjęcie oferty jest umową przewozu, a nie umową spedycji (por. wyroki Sądu Najwyższego z 6.10.2004 r., I CK 199/04, z 20.2.2018 r., V CSK 205/17, z 23.5.2018 r., IV CSK 425/17).

Tymczasem w sprawie powód zawarł z A. Z. (1) umowę, która zobowiązywała go jedynie do wykonania przewozu, natomiast nie obciążały go żadne obowiązki o charakterze spedycyjnym.

W sposób ewidentny za czynność spedycyjną nie może być uważane zlecenie przez przewoźnika wykonania przewozu innemu przewoźnikowi.

Przewoźnik nie ma obowiązku osobistej realizacji przewozu. Zgodnie z art. 789§ 1 kc przewoźnik może oddać przesyłkę do przewozu innemu przewoźnikowi na całą przestrzeń przewozu lub jej część, jednakże ponosi odpowiedzialność za czynności dalszych przewoźników jak za swoje własne czynności. Z kolei art. 3 CMR stanowi, że przy stosowaniu niniejszej Konwencji przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniedbania, za czynności i zaniedbania 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.

Należy podkreślić, że Konwencja CMR w ogóle nie odnosi się do spedycji.

Również w uzasadnieniu wyroku Sądu Okręgowego w Legnicy z 10.11.2016r. VI GC 151/11, z którego to orzeczenia powód wywodzi swe roszczenia odszkodowawcze, wskazano jednoznacznie, że powód był przewoźnikiem, który na zasadzie art.3 CMR ponosi odpowiedzialność za czynności i zaniedbania podwykonawcy J. G. (1).

Także powód w tym postępowaniu stał na stanowisku, że był przewoźnikiem.

Podobnie w sprawie IXGC 159/10 Sądu Okręgowego w Poznaniu przyjęto, że powoda z A. Z. (1) łączyła współpraca w ramach której A. Z. zlecała powodowi wykonywanie przewozu na podstawie umów przewozu potwierdzanych zleceniem transportowym i taką też kwalifikację przyjął Sąd Okręgowy w odniesieniu do istotnego w sprawie przewozu realizowanego na podstawie zlecenia transportowego nr (...).

W powołanym wyżej odwołaniu powoda z 19 czerwca 2017r. wskazano, że w ramach prowadzonej działalności wykonuje czynności zarówno z zakresu spedycji jak i przewozu, przy czym – jak to już wyżej wskazano – powód podkreślił w tym piśmie, że w ramach współpracy z A. Z. wykonywał działalność jako przewoźnik, a nie spedytor.

W środku odwoławczym powód, wbrew swym poprzednim konsekwentnym twierdzeniom, zaprzecza, by prowadził działalność jako przewoźnik.

Taki zabieg nie może odnieść oczekiwanego przez pozwanego skutku, a dla sprawy decydujące znaczenie ma fakt, że powód wykonując przedmiotowe zlecenie transportowe dla A. Z. i zlecając przewóz pozwanemu J. G. działał jako przewoźnik, ponoszący odpowiedzialność za działania i zaniedbania dalszego przewoźnika jak za swoje czynności i zaniedbania.

Skoro zatem powód zawarł umowę ubezpieczenia, w której zgodnie z postanowieniem OWU (§ 7 ust.2 pkt 6) pozwany nie odpowiadał za szkody wyrządzone przez podwykonawców, w przypadku, gdy ubezpieczony na podstawie obowiązujących przepisów ponosi za nich odpowiedzialność jak za działania własne (czyli m.in. w przypadkach określonych w art. 3 CMR i 789§1 kc), bowiem powód nie skorzystał z możliwości rozszerzenia ochrony ubezpieczeniowej przez włączenie odpowiednich klauzul stanowiących załącznik do OWU za opłatą dodatkowej składki, to nie mógł dochodzić odszkodowania z tytułu szkody wyrządzonej przez podwykonawcę.

Z treści polisy wynika, że umowa ubezpieczenia nie obejmowała klauzul nr 13 i 14 zawierających rozszerzenie odpowiedzialności pozwanego (...) SA na szkody wyrządzone przez podwykonawców.

Treść OWU jest sformułowana w sposób klarowny i wynika z niej jednoznacznie, że odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez podwykonawców wchodzi w grę w sytuacji włączenia odpowiedniej klauzuli za zapłatą dodatkowej składki.

Nie zasługuje wreszcie na uwzględnienie zarzut naruszenia art. 5 kc w zw. z § 7 ust.2 pkt 6 OWU „poprzez brak uwzględnienia, że działania pozwanego (...) SA związane z uchylaniem się od odpowiedzialności przez powołanie się na § 7 ust.2 pkt 6 OWU... stanowią nadużycie prawa i jako takie nie zasługują na ochronę prawną, biorąc pod uwagę wiedzę pozwanego na temat zakresu i charakteru działalności gospodarczej powoda i jednostronne dostosowanie

postanowień umowy ubezpieczeniowej zawartej z powodem w taki sposób, aby prowadzona przez powoda działalność objęta została adekwatną do profilu działalności ochroną ubezpieczeniową, obejmującą szkody wyrządzone przez podwykonawców”.

Jeżeli powód chciał, by ubezpieczenie obejmowało także odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez podwykonawców, to powinien zawrzeć umowę obejmującą takie rozszerzenie odpowiedzialności pozwanego, co jednak wymagało zapłaty dodatkowej składki.

Twierdzenie apelacji, że powód był przekonany jakoby jego działalność obejmowała jedynie usługi spedycyjne jest niewiarygodne w kontekście powołanych wyżej wypowiedzi powoda z okresu poprzedzającego wytoczenie niniejszego procesu, w których przyznawał on, że w ramach współpracy z A. Z. wykonywał działalność przewoźnika oraz zlecał wykonanie przewozu dalszym przewoźnikom.

Twierdzenie apelacji, że wykupiona przez powoda dodatkowa klauzula nr 15 dotycząca odpowiedzialności z tytułu nie wykonania lub nienależytego wykonania czynności spedycyjnych obejmowała odpowiedzialność związaną z zawartymi przez powoda umowami przewozu, których wykonanie powód zlecał podwykonawcom jest nieuzasadnione.

Jak to już wyżej wskazano oddanie przez przewoźnika przesyłki do przewozu innemu przewoźnikowi nie stanowi o tym, że przewoźnik zlecający taki przewóz staje się z tej racji spedytorem.

Nie sposób też uznać, że powierzenie przez przewoźnika wykonanie przewozu innemu przewoźnikowi stanowiło czynność zwyczajowo uznaną za spedycyjną w rozumieniu pkt 2 klauzuli nr 15 wskazującej, że takie czynności objęte są ubezpieczeniem(k. 20v.)

W praktyce przewoźnicy bardzo często zlecają wykonanie przewozu dalszym przewoźnikom.

Taka typowa praktyka przewoźników, która znajduje oparcie w ustawie oraz Konwencji CMR, nie może być traktowana jako czynność spedycyjna.

Pojęcie czynność zwyczajowo uznana za spedycyjną nie może być rozumiane jako odwołanie się do wiedzy osób, które nie zajmują zawodowo transportem i są w tej materii laikami.

Chodzi tu niewątpliwie o zwyczaje, które funkcjonują w środowisku osób profesjonalnie zajmujących się transportem, a tego rodzaju osoby niewątpliwie nie utożsamiają samego tylko zlecenia dalszego przewozu przez przewoźnika, z czynnościami spedycyjnymi.

Powód jako profesjonalista musiał zdawać sobie sprawę z faktu, że skoro w swojej praktyce zawierał i wykonywał umowy przewozu oddając przesyłki do przewozu dalszym przewoźnikom, to dla uzyskania ochrony ubezpieczeniowej związanej ze szkodami wyrządzonymi przez tych podwykonawców powinien zawrzeć umowę ubezpieczenia w wersji obejmującej tę odpowiedzialność ubezpieczyciela za te szkody.

Odmowa wypłaty odszkodowania w sytuacji, gdy ubezpieczenie nie obejmowało szkody wyrządzonej przez podwykonawców w przypadku gdy ubezpieczony na podstawie obowiązujących przepisów ponosi za nich odpowiedzialność jak za działania własne, nie stanowiło uczynienia przez pozwanego zakładu ubezpieczeń sprzecznego z zasadami współżycia społecznego użytku z prawa podmiotowego.

Pozwany w OWU gwarantował powodowi możliwość stosownego rozszerzenia zakresu ochrony ubezpieczeniowej za opłatą dodatkowej składki, z czego powód nie skorzystał i skutków tego zaniechania powód nie może przerzucać na swojego kontrahenta.

Powód potwierdził podpisem na polisie, że przed zawarciem umowy ubezpieczenia otrzymał OWU.

Jego powinnością jako profesjonalisty było zapoznanie się z tym dokumentem, czego powód nie uczynił bowiem sam zeznał, że OWU nie czytał.

Brak jest także podstaw do zmiany zaskarżonego wyroku w części oddalającej powództwo w stosunku do pozwanego J. G..

Niezasadny jest zarzut naruszenia „art. 32 ust.1 pkt a Konwencji CMR (poprzez niewłaściwe zastosowanie) w związku z art. 442¹ § 1 kc (poprzez brak zastosowania), skutkujące błędnym ustaleniem Sądu I instancji, że termin przedawnienia roszczeń względem pozwanego J. G., zaczyna swój bieg od dnia dostawy towaru na miejsce przeznaczenia... podczas gdy bieg ten należy liczyć od dnia uprawomocnienia się wyroku Sądu Okręgowego w Legnicy z dnia 10.11.2016r. ... przesądzającego o odpowiedzialności powoda za utracone korzyści A. Z. oraz o wysokości tejże szkody”.

Skarżący uważa, że terminy przedawnienia z art. 32 CMR nie znajdują zastosowania do roszczeń wynikających z innych źródeł niż umowa przewozu np. z czynu niedozwolonego lub nienależytego świadczenia.

Jak stanowi art. 32 ust. 1 a CMR roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających niniejszej Konwencji, przedawniają się po upływie jednego roku. Jednak w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata. Przedawnienie biegnie w przypadku częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy - począwszy od dnia wydania.

Niewątpliwie w sprawie mamy do czynienia właśnie z przypadkiem częściowego zaginięcia dostawy.

W judykaturze utrwalony jest pogląd, że termin przedawnienia z art. 32 ust. 1 CMR nie dotyczy jedynie tych tylko roszczeń, które wyraźnie wynikają z Konwencji.

Terminy przedawnienia przewidziane w art. 32 Konwencji CMR mają zastosowanie do roszczeń wynikających z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów również wówczas, gdy przepisy Konwencji nie normują skutków niewykonania/nienależytego wykonania obowiązków wynikających z takiej umowy i w zakresie oceny tych skutków niezbędne jest sięgnięcie do przepisów prawa krajowego (por. uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z 7 marca 2017r. II CSK 242/16, w którym wyjaśniono, że celem Konwencji jest jednolite uregulowanie warunków odpowiedzialności przewoźnika wykonującego umowę międzynarodowego przewozu drogowego towarów).

Zatem także roszczenia powoda wynikające z nienależytego wykonania umowy przewozu przez pozwanego J. G. przedawniły się w terminie określonym w art. 32 ust.1 a CMR i stosowanie w tym zakresie norm prawa krajowego nie znajduje uzasadnienia skoro zagadnienie przedawnienia roszczeń wynikających z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów jest wyczerpująco uregulowane w Konwencji.

Zatem trafnie uznał Sąd Okręgowy, że początek biegu terminu przedawnienia wyznacza data 26.10.2009r. (data wydania części przesyłki, która nie zaginęła), co oznacza, że termin przedawnienia upłynął przed wniesieniem pozwu w niniejszej sprawie nawet przy przyjęciu trzyletniego terminu przedawnienia.

Mając na uwadze powyższe Sąd Apelacyjny na podstawie art. 385 kpc oddalił apelację.

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu w instancji odwoławczej znajdowało oparcie w art. 98 § 1 i 3 w zw. z art. 391 § 1 kpc oraz § 2 pkt 6 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych.

Mikołaj Tomaszewski

--	--	--