

Sygn. akt I ACa 435/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 27 października 2016 r.

Sąd Apelacyjny w Łodzi I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: SSA Michał Kłos

Sędziowie: SSA Jacek Pasikowski

del. SSO Jacek Świerczyński

Protokolant: st. sekr. sąd. Julita Postolska

po rozpoznaniu w dniu 27 października 2016 r. w Łodzi na rozprawie

sprawy z powództwa **T. S. (1) prowadzący działalność gospodarczą pod firmą (...) w Ł.**

przeciwko **Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji

od wyroku Sądu Okręgowego w Łodzi

z dnia 9 listopada 2015 r. sygn. akt X GC 1085/13

1. oddala apelację;

2. zasądza od T. S. (1) na rzecz strony pozwanej kwotę 5.400 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym.

Sygn. akt I ACa 435/16

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 3 czerwca 2013 roku powód T. S. (1), reprezentowany przez profesjonalnego pełnomocnika, wniósł o zasądzenie od pozwanego Towarzystwa (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. (dalej: (...)) kwoty 381.978 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 30 lipca 2010 roku do dnia zapłaty tytułem odszkodowania w związku z zaistnieniem zdarzenia ubezpieczeniowego tj. kradzieży ładunku dzianiny transportowanego przez TE-MF T. S. (1) na trasie Ł.-R. oraz zasądzenie kosztów postępowania wg norm przepisanych, powiększonych o należny podatek VAT w wysokości 23% oraz na mocy art. 186 § 2 k.p.c. wniósł o zasądzenie kosztów wywołanych próbą ugodową stwierdzonych postanowieniem Sądu Rejonowego dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi w sprawie sygn. akt XII GCo 80/13. W uzasadnieniu powołał się m.in. na art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych, podając, że doszło do kradzieży ładunku wraz z pojazdem będącym własnością pozwanego, mającym ważną polisę ubezpieczeniową OC, zaś ubezpieczyciel po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego odmówił wypłaty odszkodowania.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym wydanym w dniu 29 października 2013 roku Sąd Okręgowy w Łodzi, X Wydział Gospodarczy orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

W sprzeciwie od powyższego nakazu zapłaty wniesionym w dniu 22 listopada 2013 roku pozwana, reprezentowana przez profesjonalnego pełnomocnika, zaskarżyła nakaz zapłaty w całości, wnosząc o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów procesu wg norm przepisanych. W uzasadnieniu wskazała, że zdarzenie w postaci kradzieży pojazdu wraz z ładunkiem nie było objęte ochroną ubezpieczeniową w ramach umowy łączącej strony i nie uruchamia odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela. Jednocześnie pozwana podniosła zarzut braku legitymacji procesowej czynnej, wskazując, że powód nie wykazał faktu zaspokojenia roszczenia osoby bezpośrednio poszkodowanej oraz dodatkowo podniosła zarzut przedawnienia roszczenia, powołując się m.in. na tzw. Konwencję CMR.

Pismem złożonym na rozprawie w dniu 12 maja 2014 roku pełnomocnik powoda dokonał zmiany powództwa poprzez jego rozszerzenie do kwoty 428.469,27 zł (tj. o kwotę 46.491,29 zł) wraz z ustawowymi odsetkami od dnia następnego po dniu wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz kosztami postępowania, przy uwzględnieniu kosztów postępowania pojednawczego i zastępstwa procesowego w tym postępowaniu.

Na rozprawie w dniu 26 października 2015 roku pełnomocnik powoda poparł powództwo, wnosząc o zasądzenie kosztów procesu, zaś pełnomocnik pozwanego wniósł o oddalenie powództwa, wnosząc o zasądzenie kosztów procesu.

Wyrokiem z dnia 9 listopada 2015 roku Sąd Okręgowy w Łodzi oddalił powództwo, zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 7.217 zł tytułem zwrotu kosztów procesu, a nadto nakazał wypłacić powodowi ze Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Łodzi kwotę 53,43 zł tytułem zwrotu nadpłaconych kosztów sądowych z zaliczki uiszczonyj w dniu 17 lutego 2014 roku.

Powyższy wyrok zapadł w oparciu o następujące ustalenia faktyczne:

Powód prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą (...) T. S. (1) wpisany jest do Centralnej Ewidencji i (...) o Działalności Gospodarczej pod numerem (...). Do przedmiotu jego działalności należy m.in. transport drogowy towarów. Od dnia 23 lutego 2009 roku powód posiada licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy. Od dnia 3 kwietnia 2013 roku T. S. (1) zawiesił przedmiotową działalność gospodarczą.

Pozwany wpisany jest do rejestru przedsiębiorców prowadzonego w ramach Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem: (...). Do przedmiotu jego działalności należy m.in. działalność ubezpieczeniowa bezpośrednia i pośrednia reasekuracyjna w kraju i za granicą.

W ramach prowadzonej działalności gospodarczej powód, na podstawie wniosku z dnia 14 października 2009 roku, w tym samym dniu zawarł z pozwanym (...) umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym na okres od dnia 15 października 2009 roku do dnia 14 października 2010 roku, udokumentowaną polisą nr (...). Suma ubezpieczenia na każde zdarzenie wynosiła 100.000 dolarów, a franszyzę redukcyjną w każdej szkodzi ustalono na kwotę 200,00 USD.

Umowa została zawarta w oparciu o Ogólne Warunki Odpowiedzialności Cywilnej Operatora Transportowego z dnia 25 września 2000 roku tzw. OWU, które stanowiły załącznik do umowy. Zgodnie z § 3 OWU (...) udziela ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczającego dokonującego przewozu przesyłek: - zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi dotyczącymi wykonywania krajowego transportu drogowego, - na podstawie listu przewozowego lub jeśli nie wystawiono listu przewozowego - na podstawie innego dokumentu przewozowego, w których są zamieszczone dane ubezpieczającego: nazwa (nazwisko) i adres oraz inne dane z § 2 ust. 4. Jeżeli nie umówiono się inaczej, odpowiedzialność ubezpieczyciela rozpoczyna się od dnia następnego po zawarciu umowy ubezpieczenia, nie wcześniej jednak niż od dnia następnego po zapłaceniu składki (w całości lub pierwszej raty) (§ 8 OWU). Przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność ubezpieczającego, którą ponosi on zgodnie z przepisami ustawy - Prawo przewozowe za: - szkody rzeczowe, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem, - szkody finansowe powstałe w wyniku opóźnienia w dostawie - do wysokości podwójnej kwoty przewoźnego - zgodnie z art. 83 ustawy Prawo przewozowe.

Dodatkowo w OWU zdefiniowano pojęcia listu przewozowego i listu przewozowego CMR, wskazując, iż list przewozowy jest dokumentem wystawionym zgodnie z ustawą Prawo przewozowe, zawierający dane określone w § 2 ust. 4 pkt 1-7, zaś list przewozowy CMR jest dokumentem wystawionym zgodnie z Konwencją o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) (§ 2 ust. 5).

Zgodnie z § 6 OWU pozwane Towarzystwo (...) nie ponosi odpowiedzialności m.in. za szkody: - powstałe wskutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego, jego pracowników oraz osób, które działają na zlecenie, w imieniu lub na rzecz ubezpieczającego (§ 6 ust. 1 pkt 1); - wskutek użycia pojazdu nieprzystosowanego do przewozu danego rodzaju towaru, niesprawnego technicznie lub prowadzonego przez osobę nieuprawnioną (§ 6 ust. 2 pkt 1 lit.c).

O ile zakres ochrony ubezpieczeniowej nie zostanie rozszerzony pozwany nie odpowiada także za szkody z tytułu zadeklarowania w liście przewozowym wartości przesyłki zgodnie z art. 24 Konwencji CMR lub kwoty specjalnego interesu w dostawie przesyłki zgodnie z art. 26 Konwencji CMR (§ 6 ust. 2 pkt 1 lit. f w zw. z § 6 ust. 3 OWU).

Ogólne Warunki Ubezpieczenia OC Operatora Transportowego określają również obowiązki ubezpieczającego, zgodnie z którymi przyjmując przesyłkę do przewozu ubezpieczający powinien sprawdzić dane z listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego dotyczące ilości, wagi, cech i numerów przesyłki oraz jej widocznego stanu i opakowania oraz sprawdzić prawidłowość rozmieszczenia i zamocowania przesyłki na środku transportu (§ 11 ust. 2). Natomiast w przypadku stwierdzenia rozbieżności ubezpieczający powinien wpisać swoje zastrzeżenia wraz z uzasadnieniem na wszystkich kopiach listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego (§ 11 ust. 3).

OWU określają również obowiązki kierowcy, bowiem zgodnie z § 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, całonocnej stacji benzynowej lub urzędzie celnym. Ponadto opuszczając samochód, kierowca powinien zabrać dokumenty przewozowe z samochodu, zamknąć pojazd i uruchomić zamontowane w nim urządzenia przeciwkradzieżowe (§ 11 ust. 5).

W przypadku powstania szkody ubezpieczający powinien m.in.: - użyć wszelkich dostępnych środków w celu jej zmniejszenia oraz niedopuszczenia do jej powiększenia (§ 12 ust. 1 pkt 1), - podjąć czynności zmierzające do ustalenia sprawcy lub świadków zdarzenia (§ 12 ust. 1 pkt 2), - jeżeli szkoda powstała w wyniku rabunku (rozboju), kradzieży z włamaniem, wypadku środka transportu o zdarzeniu tym powiadomić policję oraz odpowiednie władze lub organy państwowe niezwłocznie, nie później niż w ciągu 48 godzin od zajścia zdarzenia lub momentu, w którym ubezpieczający dowiedział się o nim (§ 12 ust. 1 pkt 5), - dostarczyć (...) w terminie 14 dni od daty zgłoszenia szkody następujące dokumenty: oryginał listu przewozowego (egzemplarz dla przewoźnika) lub inny dokument przewozowy, umowę spedycji, umowę składu (w przypadku rozszerzenia ubezpieczenia o klauzulę nr 4), fakturę i specyfikację przewożonej przesyłki oraz dokument SAD, protokół szkody ustalający okoliczności i rozmiar szkody, wstępne obliczenie poniesionych strat, zgodnie z ustaleniami protokołów szkodowych, wraz ze stanowiskiem uprawnionego do odszkodowania, oświadczenie kierowcy dotyczące okoliczności powstania i wysokości szkody, dowód przyjęcia towaru/dowód składowy określający rodzaj, ilość, oznaczenie, sposób opakowania towarów oraz inne istotne postanowienia umowy składu i inne dokumenty niezbędne do rozpatrzenia roszczenia (§ 12 ust. 1 pkt 9).

Dodatkowo zgodnie z § 12 ust. 8 jeżeli ubezpieczający z winy umyślnej lub wskutek rażącego niedbalstwa nie dopełnił któregośkolwiek 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, (...) może odmówić wypłaty odszkodowania lub je odpowiednio zmniejszyć.

Niezwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o szkodzie i otrzymaniu dokumentów, o których mowa w § 12 ust. 1 pkt 9 (...) rozpoczyna likwidację szkody polegającą na ustaleniu stanu faktycznego oraz rozmiaru szkody,

zasadności roszczenia i wysokości odszkodowania, która nie może przekroczyć sumy ubezpieczenia ustalonej w umowie ubezpieczenia. Natomiast wysokość szkody rzeczowej i finansowej ustalana jest w przypadku przewozów w ruchu krajowym- na podstawie ustawy Prawo przewozowe z uwzględnieniem postanowień § 3 ust. 2 (tj. szkody, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem) (§ 13 ust. 1-3 w zw. z § 3 ust. 2 OWU).

Ponadto strony rozszerzyły zakres ubezpieczenia o klauzulę nr 1, zawartą w załączniku nr 1 do OWU, tj. włączenie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe na skutek rabunku (rozboju), na mocy której pozwany zobowiązał się, po opłaceniu dodatkowej składki, do udzielenia ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe na skutek rabunku czy rozboju. W ust. 4 wskazano, że w sprawach nieuregulowanych w klauzuli zastosowanie mają przepisy OWU odpowiedzialności cywilnej operatora transportowego, do których załącznikiem jest klauzula (załącznik nr 1 do OWU-k. 18).

W dniu 29 czerwca 2010 roku powód, na podstawie zlecenia firmy (...) z siedzibą w Ł., dokonał załadunku towaru w postaci dzianiny lycra welurowa drukowana o wadze 18.700 kg netto, na pojazd (ciągnik siodłowy z naczepą) będący własnością T. S. (1) - celem dostarczenia towaru do odbiorcy w B. (Holandia). Jako datę rozładunku towaru u odbiorcy wskazano dzień 1 lipca 2010 roku. W tym samym dniu firma (...) wystawiła fakturę proforma na nabywcę - tj. (...) z siedzibą w B., określając wartość towaru na kwotę 91.630,00 euro.

Okolicznością bezsporną był fakt, że do wykonania przewozu został wyznaczony pracownik firmy powoda - kierowca A. W..

Sąd Rejonowy ustalił, że zlecenie przewozu miało być realizowane dwuetapowo, tj. na trasie Ł.-R. oraz R.-B.. Załadunek towaru miał odbyć się w Ł., następnie na trasie P.-R. miało nastąpić przeładowanie towaru na inny pojazd, innej firmy transportowej, która miała dostarczyć towar bezpośrednio do Holandii. Transport miał być ubezpieczony na całej trasie.

W dniu 29 czerwca 2010 roku około godziny 19:00 w czasie postoju na stacji paliw w miejscowości S. (koło S.-na terenie powiatu (...)), doszło do kradzieży w/w ładunku wraz z pojazdem. W tym czasie kierowca przebywał w budynku stacji paliw. Kierowca pozostawił pojazd na parkingu stacji między dwoma ciągnikami z naczepami. Po wyjściu zauważył zniknięcie ciągnika razem z ładunkiem. Wraz z ładunkiem skradziono również dokumenty dotyczące przedmiotowego pojazdu oraz m.in. potwierdzenia wydania towaru tzw. WZ, które kierowca pozostawił w pojeździe. O zaistniałym zdarzeniu kierowca powiadomił Komendę Policji w S. oraz poinformował powoda - T. S. (1). Okolicznością bezsporną było, że o zdarzeniu powód powiadomił pozwanego i dokonał zgłoszenia szkody.

W piśmie z dnia 27 sierpnia 2010 roku i z dnia 7 marca 2011 roku (...) odmówiło wypłaty odszkodowania, poinformowało o wyłączeniu odpowiedzialności ubezpieczyciela, uznając, że był to transport międzynarodowy, powołując postanowienia § 12 ust. 8 oraz § 11 ust. 5 OWU.

W dniu 9 marca 2011 roku powód zawarł z (...) Special umowę cesji, na mocy której B. K. prowadząca działalność gospodarczą pod nazwą (...) Special z siedzibą w Ł. przeniosła na T. S. (1) wierzytelność, która przysługiwała jej w stosunku do (...) z tytułu szkody powstałej w związku z kradzieżą w dniu 29 czerwca 2010 roku.

Pismem z dnia 8 kwietnia 2011 roku pełnomocnik powoda – w związku z odmową wypłaty odszkodowania – wezwał pozwanego do zapłaty kwoty wynikającej z umowy w terminie 14 dni, podnosząc, że stanowisko (...) jest bezzasadne, gdyż przewóz był przewozem krajowym. W kolejnym piśmie z dnia 15 czerwca 2011 roku pełnomocnik pozwanego wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 91.630 euro wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 30 lipca 2010 roku tytułem odszkodowania w związku z kradzieżą ładunku transportowanego przez (...) na trasie Ł.-R. w terminie do dnia 28 czerwca 2011 roku, pod rygorem skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego. W odpowiedzi (...) podtrzymała swoje stanowisko.

Pismem z dnia 29 stycznia 2013 roku powód skierował do Sądu Rejonowego dla Łodzi - Śródmieścia wnioszek o zawezwanie do próby ugodowej, jednak wobec niestawiennictwa pozwanego do ugody nie doszło.

Okolicznością bezsporną było, że pozwany odmówił wypłaty odszkodowania.

Policja prowadziła postępowanie w sprawie przedmiotowej kradzieży, następnie akta zostały przekazane do Prokuratury Rejonowej w Zgierzu, która prowadziła sprawę pod sygn. akt 3 Ds. 945/10. Postanowieniem z dnia 30 listopada 2010 roku śledztwo prowadzone przeciwko T. S. (1) i A. W. zostało umorzone z powodu niewykrycia sprawy przestępstwa.

Ciągnik siodłowy, którym wykonywano omawiany przewóz do chwili kradzieży był eksploatowany, jednakże nie był w pełni sprawny technicznie w chwili zdarzenia. Od strony pasażera drzwi można było otworzyć dowolnym przedmiotem z powodu uszkodzonej zastawki zamka, a w przypadku bębena zamka występowały ślady wgnieceń i zarysowań nie pochodzące od kluczy - bębenek blokował się tylko na jednej zastawce. Występowały ślady nie pochodzące od kluczy, wskazujące na siłowe forsowanie zamka. W bębnie zamka drzwi lewych – po stronie kierowcy – ujawniono ślady nie pochodzące od kluczy, wskazujące na nieskuteczną próbę siłowego forsowania zamka lub pozoracji włamania przez zamek. Ponadto jeden z kluczyków od stacyjki był kopiowany przed zdarzeniem kradzieży - ujawniono „świeże”, niezatarte ślady kopiowania, które nie mogły powstać w toku normalnej eksploatacji klucza. W stacyjce odnaleziono fragment klucza dorobionego o profilu klucza oryginalnego, użytego do niepowołanego uruchomienia pojazdu. Nie stwierdzono uszkodzeń blokady kierownicy ani śladów użycia włamaka.

W tym stanie faktycznym Sąd Okręgowy uznał, że powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Sąd I instancji wskazał, że zgodnie z treścią art. 805 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. Świadczenie ubezpieczyciela polegać może w szczególności: - przy ubezpieczeniu majątkowym - na zapłacie określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku (art. 805 § 2 pkt 1 k.c.). Przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony (art. 822 § 1 k.c.). Natomiast jeżeli strony nie umówiły się inaczej, umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje szkody, o jakich mowa w § 1, będące następstwem przewidzianego w umowie zdarzenia, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia (art. 822 § 2 k.c.).

Przedmiotem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest zatem odpowiedzialność ubezpieczającego za szkody wyrządzone osobom trzecim, a więc szkody wyrządzone wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania (art. 471 i n. k.c.), jak i szkody wyrządzone na skutek czynu niedozwolonego. Jest to więc ubezpieczenie jego odpowiedzialności za wyrządzenie szkody opartej na zasadzie winy, ryzyka, słuszności oraz nawet w sytuacjach, gdy odpowiedzialności nadano charakter absolutny (bezwzględny). Przedmiotem ubezpieczenia nie jest jednak wyłącznie powstanie obowiązku naprawienia szkody poniesionej przez osobę trzecią, lecz wystąpienie zdarzenia (wypadku ubezpieczeniowego) wskazanego w umowie ubezpieczenia, który spowodował powstanie po stronie ubezpieczającego bądź ubezpieczonego obowiązku odszkodowawczego wobec osoby trzeciej (vide: J. M. Kondek [w:] KC red. Osajda 2015, wyd. 13, opubl. Legalis, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 maja 2009 roku, III CSK 300/08, opubl. Legalis).

Sąd Okręgowy wskazał iż bezsporny był fakt, że strony łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym. Bezsporne było także to, że powód na zlecenie firmy (...) podjął się realizacji transportu towaru do B. w Holandii, a pojazd którym dokonywał przewozu został skradziony wraz z ładunkiem. Pozwany odmówił wypłaty odszkodowania twierdząc, że do szkody doszło w trakcie transportu międzynarodowego na trasie Ł.-B., którego nie obejmowała umowa ubezpieczenia, a nadto kierowca nie dopełnił obowiązków wynikających m.in. z § 11 ust. 2-5 OWU.

Odnośnie do spornego między stronami charakteru transportu wykonywanego przez powoda Sąd Okręgowy wskazał, że zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013, poz. 1414

j.t.) przez krajowy transport drogowy rozumieć należy podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży i przejazdu oraz droga znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Natomiast międzynarodowy transport drogowy to podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, przy czym jazda pojazdu między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej (art. 4 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym). O charakterze przewozu decyduje zatem fakt przekroczenia granicy RP przy przemieszczaniu rzeczy z punktu początkowego do punktu docelowego.

Sąd Okręgowy przyjął, że w niniejszej sprawie transport międzynarodowy miał się rozpocząć dopiero od chwili przekazania towaru do dyspozycji innemu przewoźnikowi, do czego miało dojść w miejscowości R.. Zdaniem Sądu meriti transport przed przeładowaniem miał więc charakter krajowy. W ocenie Sądu potwierdziły to zeznania powoda i świadków A. W. i C. M., a brak było podstaw, aby tym zeznaniom odmówić wiary. Ponadto Sąd Okręgowy wskazał, że nie bez znaczenia jest fakt, iż powód posiadał licencję tylko na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy.

Następnie Sąd I instancji wskazał, że w art. 827 k.c. przyjęto, że ubezpieczyciel jest wolny od odpowiedzialności, jeśli ubezpieczający wyrządził szkodę umyślnie, zaś w razie rażącego niedbalstwa odszkodowanie nie należy się, chyba że umowa ubezpieczenia lub ogólne warunki ubezpieczenia stanowią inaczej lub też zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności.

Sąd zważył, że szczegółowe zasady odpowiedzialności pozwanego znalazły się w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Operatora Transportowego (tzw. OWU). § 6 OWU określał sytuacje wyłączenia oraz ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela, a wśród nich znalazły się rażące niedbalstwo ubezpieczającego, jego pracowników oraz osób działających na zlecenie, w imieniu lub na rzecz ubezpieczającego, a także użycie pojazdu nieprzystosowanego do przewozu danego rodzaju towaru lub niesprawnego technicznie.

Sąd Okręgowy wskazał, że co prawda powód rozszerzył zakres ubezpieczenia o klauzulę dotyczącą odpowiedzialności (...) za szkody powstałe wskutek rabunku (rozboju), jednakże sama klauzula nie regulowała w swej treści wyłączenia odpowiedzialności, stanowiąc że w sprawach nieuregulowanych zastosowanie znajdą OWU. Podkreślił przy tym, że postanowienia § 11 OWU jasno i wyraźnie przewidywały obowiązki ubezpieczającego oraz kierowcy, do których należało w szczególności: - zabezpieczenie ze szczególną starannością pojazdu wraz z przesyłką przed kradzieżą z włamaniem, - w czasie postoju pozostawienie pojazdu 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 urzędzie celnym. Ponadto opuszczając samochód, kierowca powinien zabrać dokumenty przewozowe z samochodu, zamknąć pojazd i uruchomić zamontowane w nim urządzenia przeciwkradzieżowe (§ 11 ust. 4-5). Nie ulegało wątpliwości Sądu Okręgowego, że naruszenie owych postanowień miało skutkować wyłączeniem bądź ograniczeniem odpowiedzialności ubezpieczyciela (stosownie do treści § 6 ust. 1 OWU).

W ocenie Sądu powodowi przypisać należy cechy rażącego niedbalstwa w rozumieniu art. 827 § 1 k.c., jak również § 6 ust. 1 pkt 1 OWU. Pozostawienie bowiem, w okolicznościach niniejszej sprawy, ciągnika siodłowego wraz z towarem będącym przedmiotem przewozu bez jakiegokolwiek nadzoru nie może prowadzić do innej oceny tego zachowania. Wskazać należy, że osoba, która na zlecenie powoda wykonywała przedmiotowy przewóz, zostawiając nieodpowiednio zabezpieczony pojazd (niesprawne drzwi) wraz z ładunkiem będącym przedmiotem umowy ubezpieczenia musiała liczyć się z ewentualną kradzieżą pojazdu z ładunkiem lub nawet jego całkowitą utratą. Nie zmienia oceny tego zachowania fakt, że parking posiadał monitoring. Nie stało to na przeszkodzie dokonaniu kradzieży pojazdu, gdyż monitoring nie obejmował swym zasięgiem położenia całego pojazdu. Sąd uznał za zastanawiający fakt, że kierowca zaparkował pojazd między dwoma innymi ciągnikami z naczepami w takim miejscu, do którego nie sięgał monitoring,

a jak ustalono, w budynku stacji wybrał miejsce siedzące, z którego nie miał możliwości obserwacji pojazdu. W tym przypadku zaistniałemu zdarzeniu mogłaby być może zapobiec tzw. bezpośrednio nadzoru nad pojazdem rozumiana w ten sposób, że osoba uprawniona do korzystania z niego znajduje się cały czas w pobliżu pojazdu, mając go „w zasięgu wzroku”, co pozwala na przyjęcie, że w należyty sposób zabezpiecza własną osobą pojazd przed kradzieżą. W takiej sytuacji nie zachodzi „opuszczenie pojazdu”, które wymaga zabezpieczenia kluczyków lub dokumentów pojazdu albo zabezpieczenia pojazdu w sposób przewidziany w jego konstrukcji i uruchomienia wszystkich urządzeń zabezpieczających pojazd przed kradzieżą. Osobisty nadzór osoby uprawnionej do korzystania z pojazdu jest dopełnieniem aktu właściwej staranności, zapewnia bowiem określony stopień bezpieczeństwa pojazdu przed kradzieżą i zabezpiecza również ubezpieczyciela przed nieograniczonym ryzykiem odpowiedzialności za szkodę spowodowaną kradzieżą (wyrok SN z dnia 9 października 2002 r., IV CKN 1421/00, LEX nr 80274, wyrok SN z dnia 6 października 2006 r., V CSK 148/06, LEX nr 327967).

Nadto Sąd Okręgowy wziął pod uwagę, że kierowca pozostawił w pojeździe m.in. tzw. dokument WZ (potwierdzenie wydania towaru na zewnątrz) oraz inne dokumenty związane z przedmiotowym pojazdem. W ocenie Sądu I instancji nie dopełnił przez to obowiązku wynikającego z § 11 ust. 5 OWU, który jasno określa, że kierowca opuszczając samochód powinien zabrać dokumenty przewozowe z samochodu, zamknąć pojazd i uruchomić zamontowane w nim urządzenia przeciwkradzieżowe.

Jako kolejną podstawę do wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela Sąd Okręgowy wskazał treść § 6 ust. 2 pkt c) OWU, który stanowi, że (...) nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek użycia pojazdu niesprawnego technicznie. Odnosząc to do przedmiotowej sprawy podkreślił, że pojazd nie był w pełni sprawny technicznie w chwili zdarzenia. Ustna opinia biegłego sądowego, który odwołał się do opinii pisemnej wydanej w sprawie karnej 3 DS. 945/10, niekwestionowana przez strony, jednoznacznie potwierdziła, że od strony pasażera drzwi co prawda zamykały się, ale można było otworzyć dowolnym przedmiotem z powodu uszkodzonej zastawki zamka, a w przypadku bębena zamka widoczne były ślady wgnieceń i zarysowań nie pochodzące od kluczy - bębenek blokował się tylko na jednej zastawce. Występowały ślady, które wskazywały na siłowe forsowanie zamka. W bębenu zamka drzwi lewych- po stronie kierowcy ujawniono ślady nie pochodzące od kluczy, wskazujące na nieskuteczną próbę siłowego forsowania zamka lub pozoracji (!) włamania przez zamek. Ponadto jeden z kluczyków od stacyjki był kopiowany (!) przed zdarzeniem kradzieży- ujawniono „świeże”, niezatarte ślady kopiowania, które nie mogły powstać w toku normalnej eksploatacji klucza. W stacyjce odnaleziono fragment klucza dorobionego o profilu klucza oryginalnego, użytego do niepowołanego uruchomienia pojazdu. Nie stwierdzono jedynie uszkodzeń blokady kierownicy ani śladów użycia włamaka. Biegły jednoznacznie stwierdził, że wskazane usterki w bębenu zamka, na zastawkach oraz w gnieździe bębena świadczą o tym, że zamek był niesprawny przed zdarzeniem, wskazał nawet, że drzwi od strony pasażera można było otworzyć dowolnym przedmiotem- nawet spinaczem biurowym. Zdaniem Sądu Okręgowego tak duża łatwość „dostania się do pojazdu” wobec jego nieodpowiedniego zabezpieczenia nie mogła nie mieć znaczenia dla rozpatrywania sprawy, bowiem § 11 ust. 4 OWU nakłada na kierowcę obowiązek zabezpieczenia pojazdu „ze szczególną starannością”, którego to obowiązku kierowca nie dopełnił.

Zdaniem Sądu Okręgowego nie bez znaczenia pozostawał również fakt, że powód prowadził działalność gospodarczą, w ramach której świadczył, między innymi, usługi transportowe, podczas wykonywania których doszło do kradzieży pojazdu. Zatem zgodnie z art. 355 § 2 k.c. przy ocenie jego zachowania należało uwzględnić ten właśnie charakter działania. Nie oznacza to wprawdzie nałożenia na niego obowiązku dochowania staranności wyjątkowej, ale jednak dostosowanej poziomem do warunków, w jakich przyszło w danej sytuacji faktycznej działać. Zgodnie z zasadami doświadczenia życiowego, powód winien dbać o powierzony towar, a więc w szczególności sprawować nad nim odpowiedni nadzór. W związku z czym pozostawienie na parkingu nieodpowiednio zabezpieczonego samochodu, z dokumentami w środku, nie do końca sprawnego technicznie (m.in. uszkodzona zastawka zamka drzwi prawych), bez bliskiej jego obserwacji, przez osobę działającą na zlecenie powoda, za której działania ponosi on pełną odpowiedzialność na zasadzie art. 474 k.c., jest sprzeczne w sposób rażący z modelem prawidłowego postępowania. Zachowanie takie należało tym samym uznać za odbiegające w stopniu rażącym od obiektywnego miernika staranności, możliwości i powinności przewidywania skutków swego postępowania.

Zdaniem Sądu I instancji tak niedbałe postępowanie pracownika powoda, za którego ponosi on odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, nie zasługiwało na ochronę prawną. Udzielenie jej doprowadziłoby do bezpodstawnego przerzucania na ubezpieczyciela ryzyka wynikającego z tego rodzaju zachowań ubezpieczonego. Dodatkowo, w ocenie Sądu powód nie wykazał, aby wypłata odszkodowania odpowiadała w danych okolicznościach względem słuszności (vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 19 maja 2015 r., I ACa 323/15, LEX nr 1740674).

Finalnie Sąd Okręgowy powołał się na przepis art. 824¹ k.c., zgodnie z którym jeżeli nie umówiono się inaczej, suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższa od poniesionej szkody. Zdaniem Sądu meriti na gruncie niniejszej sprawy strona powodowa nie wykazała wysokości poniesionej szkody, zaś odszkodowanie ubezpieczeniowe nigdy nie może przewyższać rzeczywistej, tj. wykazanej co do wysokości, szkody powstałej w ubezpieczonym mieniu, gdyż w przeciwnym razie byłoby to bezpodstawne wzbogacenie ubezpieczającego, co sprzeciwiałoby się istocie i celowi ubezpieczeń majątkowych. Co prawda z art. 805 § 1 i § 2 pkt 1 k.c. wynika obowiązek pozwanego zapłaty powodowi odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku, ale aktualizacja tego obowiązku następuje dopiero wówczas, gdy ubezpieczający udowodni, że zaistniał wypadek przewidziany umową ubezpieczenia, że powstała szkoda i to w wykazanej przez ubezpieczającego wysokości, oraz że między takim wypadkiem a szkodą w udowodnionej wysokości istnieje normalny związek przyczynowy.

Jedynym dokumentem, który miał potwierdzać wartość ładunku i wysokość poniesionej szkody, była faktura proforma na kwotę 91.630 euro, załączona do akt szkodowych, jednakże wydatki udokumentowane wyłącznie fakturą proforma nie mogą być uznane za udokumentowane prawidłowo - faktura proforma nie jest dowodem potwierdzającym transakcję (vide: wyrok WSA w Warszawie z dnia 24 marca 2009 r., (...) SA/Wa (...), LEX nr 491948). Powyższa kwota, przeliczona na złote, wskazana została również w wezwaniu do zapłaty skierowanym do ubezpieczyciela, jednakże powód ani do pozwu ani do pisma rozszerzającego powództwo z dnia 12 maja 2014 roku, nie załączył żadnych dokumentów pozwalających ustalić bezsporną wysokość roszczenia. Dokument WZ został skradziony wraz z pojazdem, a kierowca wykonujący przewóz zeznał, że nie był w stanie potwierdzić jaka ilość tkaniny i jakiej wartości została mu wydana, gdyż nie sprawdzał całej naczepy towaru, ponieważ nie miał takiego obowiązku. Ponadto w tzw. liście przewozowym CMR przewoźnik (tj. powód) miał możliwość wpisania zastrzeżenia w postaci wartości towaru, zgodnie z art. 24 Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 roku (Dz. U. 1962.49.238), zgodnie z którym nadawca może zadeklarować w liście przewozowym za umówioną dodatkową opłatą wartość towaru przekraczającą granicę wymienioną w ustępie 3 art. 23 i w tym przypadku kwota zadeklarowana zastępuje tę granicę. Natomiast zgodnie z art. 26 powołanej Konwencji nadawca może ustalić wpisując do listu przewozowego za umówioną dodatkową opłatą kwotę specjalnego interesu w dostawie przesyłki na wypadek jej zaginięcia lub uszkodzenia, a także w razie przekroczenia umówionego terminu dostawy, a jeżeli miała miejsce deklaracja specjalnego interesu w dostawie, można żądać niezależnie od odszkodowania przewidzianego w art. 23, 24 i 25 odszkodowania równego dodatkowej szkodzie, która została udowodniona, aż do wysokości zadeklarowanej kwoty. Przedmiotowy list przewozowy CMR nie zawierał żadnych szczególnych zastrzeżeń co do wartości towaru.

Zgodnie z ogólnymi regułami postępowania dowodowego, obowiązek przedstawienia dowodów zmierzających do wyjaśnienia okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy spoczywa na stronach, a ciężar udowodnienia faktów mających dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie spoczywa na stronie, która z tych faktów wywodzi skutki prawne (art. 6 k.c. w zw. z art. 3 k.p.c. w zw. z art. 232 k.p.c.). Powód dochodząc od ubezpieczyciela odszkodowania powinien wykazać, że poniósł w określonej wysokości szkodę. Brak wykazania powstania szkody oraz w jakiej zaistniała wysokości powoduje, że powództwo nie mogło być uwzględnione i z tego powodu (vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 14 lipca 2015 r., VI ACa 1187/14).

Sąd Okręgowy za bezzasadny uznał także zarzut przedawnienia podniesiony przez pozwanego w sprzeciwie od nakazu zapłaty. Stosownie do treści art. 819 § 1 i 4 k.c., roszczenia z umowy ubezpieczenia przedawniają się z upływem lat trzech. Sąd Okręgowy uznał za niewątpliwie, że szkoda w postaci kradzieży zgłoszona została ubezpieczycielowi, co spowodowało przerwanie biegu terminu przedawnienia roszczenia z umowy ubezpieczenia. Pozwane (...) wydało decyzję odmawiającą wypłaty odszkodowania w dniu 27 sierpnia 2010 roku. W kolejnych pismach z dnia 4 maja

2011 roku oraz 7 marca 2011 roku (...) podtrzymało swoje stanowisko. Następnie w piśmie z dnia 1 lipca 2011 roku ubezpieczyciel podtrzymał swoją decyzję, informując o braku podstaw do zmiany stanowiska. Sąd Okręgowy uznał, że dopiero pismo z dnia 1 lipca uznać należy za ostateczną decyzję, zatem dopiero w tej dacie ponownie rozpoczął bieg trzyletni termin przedawnienia. Pozew został wniesiony w dniu 5 lipca 2013 roku, a zatem przed upływem przedawnienia. Ubocznie Sąd Okręgowy wskazał, że nawet przy uznaniu za ostateczną pierwszej decyzji odmawiającej wypłaty odszkodowania, termin przedawnienia nie upłynął w dniu wniesienia pozwu.

Mając na uwadze wszystkie powyższe okoliczności Sąd Okręgowy oddalił powództwo uznając je za nieuzasadnione.

Strona powodowa, reprezentowana przez profesjonalnego pełnomocnika, wniosła apelację od powyższego wyroku, zaskarżając go w całości i wnosząc o jego zmianę poprzez uwzględnienie powództwa oraz zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego za obie instancje.

Wobec rozstrzygnięcia Sądu I instancji skarżący podniósł następujące zarzuty:

1. naruszenie przepisów prawa materialnego to jest art. 827 § 1 k.c. w zw. z § 6 ust. 1 pkt 1 OWU oraz § 11 ust. 4 i 5 OWU poprzez ich niewłaściwe zastosowanie i nieprawidłowe przyjęcie, że powód dopuścił się rażącego niedbalstwa przy zaistnieniu zdarzenia szkodowego, w sytuacji gdy w przedmiotowej sprawie ani zachowanie powoda, ani kierowcy nie odbiegały od normalnie przyjętych w danych warunkach zasad prawidłowego postępowania, a nadto w sytuacji gdy pozostawione w pojeździe dokumenty WZ nie stanowią dokumentów przewozowych w rozumieniu § 11 ust. 5 OWU lub art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe, a zatem w sprawie nie doszło do żadnego uchybienia obowiązkom ubezpieczającego w rozumieniu zawartej z pozwanym umowy, przy jednoczesnym pominięciu przez Sąd – przy ocenie przesłanek warunkujących wyłączenie odpowiedzialności pozwanego – prawomocnego postanowienia Prokuratury Rejonowej w Zgierzu z dnia 30 listopada 2010 roku, 3 Ds. 945/10 o umorzeniu postępowania prowadzonego przeciwko T. S. (2) i A. W.;

2. naruszenie przepisów postępowania, mające istotny wpływ na treść rozstrzygnięcia to jest:

a) art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 278 § 1 k.p.c. w zw. z art. 316 § 1 oraz art. 328 § 2 k.p.c. poprzez dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny dowodów, przy jednoczesnym braku należytego i wszechstronnego rozważenia całokształtu zebranego w sprawie materiału dowodowego to jest:

- dowolnym przyjęciu, że z opinii biegłego wynika, że skradziony pojazd był niesprawny technicznie, w sytuacji gdy ani drzwi kabiny od strony kierowcy, ani zamek nie posiadały uszkodzeń mogących skutkować możliwością dostania się do wnętrza pojazdu przez osoby nieuprawnione, przy jednoczesnym pominięciu w tym zakresie zeznań powoda oraz świadka A. W., a nadto pominięciu okoliczności, iż opinia biegłego z zakresu mechanoskopii nie stwierdza stanu pojazdu z daty zdarzenia szkodowego, lecz jedynie stan z daty jego badania po zdarzeniu, zaś biegły nie dysponuje danymi pozwalającymi na wykonanie w tym zakresie opinii retrospektywnej, przez co uznać należy, iż brak jest wiarygodnego dowodu na okoliczność stanu zamka od drzwi ciągnika siodłowego w dacie zdarzenia,

- dowolnym przyjęciu, że skradziony pojazd nie został zabezpieczony, w sytuacji gdy kierowca zaparkował pojazd na posiadającym monitoring parkingu stacji benzynowej pomiędzy podobnymi pojazdami tego rodzaju oraz zamknął kluczem drzwi do ciągnika upewniając się, iż dostęp do kabiny pojazdu jest zabezpieczony,

- dowolnym przyjęciu, że kierowca pozostawił w pojeździe dokumenty przewozowe, w sytuacji gdy list przewozowy nie został pozostawiony w pojeździe, a znajduje się w aktach szkodowych;

b) art. 232 k.p.c. poprzez niewykazanie przez stronę pozwaną, aby ewentualne cechy budowy drzwi i zamka skradzionego ciągnika siodłowego, o których mowa w opinii biegłego z zakresu mechanoskopii mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia szkodowego skutkujący wyłączeniem odpowiedzialności ubezpieczyciela;

c) art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 232 k.p.c. oraz art. 229 k.p.c. poprzez dowolne przyjęcie, że strona powodowa nie wykazała wysokości szkody, w sytuacji gdy wartość ta wynika z przedstawionego przez stronę rachunku –

faktury oraz zeznań powoda, przy jednoczesnym przyznaniu wartości przez ubezpieczyciela na etapie postępowania likwidacyjnego, a nadto braku jakiegokolwiek dowodu przeciwnego pozwalającego przyjąć, że wartość szkody może być inna od tej wskazanej przez stronę powodową.

W odpowiedzi na apelację strona pozwana wniosła o jej oddalenie i zasądzenie na swoją rzecz od powoda kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym. W piśmie tych pozwany odniósł się do zarzutów skarżącego, twierdząc że były one niezasadne, a rozstrzygnięcie sądu prawidłowe. Pozwany zajął przy tym stanowisko, że usługa świadczona przez powoda, w czasie której doszło do kradzieży ciągnika z zawartością, miała charakter przewozu międzynarodowego, zatem zdarzenie z którego powód wywodzi odpowiedzialność pozwanego nie było wypadkiem ubezpieczeniowym, od którego powód był ubezpieczony przez pozwanego. Nadto pozwany podniósł, że roszczenie powoda uległo przedawnieniu z dniem 29 czerwca 2011 roku.

Sąd Apelacyjny zważył co następuje:

Apelacja jako bezzasadna podlegała oddaleniu.

Sąd I instancji właściwie przeprowadził postępowanie dowodowe i na jego podstawie dokonał prawidłowych ustaleń faktycznych. Sąd Apelacyjny uznał te ustalenia za własne, jednak na ich podstawie doszedł do innych wniosków w zakresie charakteru przewozu, podczas którego doszło do zdarzenia z dnia 29 czerwca 2010 roku oraz odpowiedzialności pozwanego z tytułu umowy ubezpieczenia.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego okoliczności, że powód wykonywał transport na podstawie listu przewozowego CMR, w którym jako miejsca załadunku i przeznaczenia wskazano odpowiednio Ł. i B., a przy tym nie zaznaczono faktu etapowania przewozu, są decydujące dla stwierdzenia międzynarodowego charakteru usługi świadczonej przez powoda.

Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym zawiera definicje krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Stosownie do art. 4 pkt 2 tej ustawy międzynarodowy transport drogowy stanowi podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, przy czym jazda pojazdu między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej.

Wskazać należy, że szczególnym rodzajem przewozu międzynarodowego w rozumieniu powołanej ustawy jest międzynarodowy przewóz drogowy towarów na zasadach wiążącej Rzeczpospolitą Polską Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Zgodnie z art. 1 ust. 1 CMR stosuje się ją 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. Stosownie do art. 4 CMR ab initio dowodem zawarcia umowy jest list przewozowy. List ten dla swej ważności musi zawierać essentialia określone w art. 6 ust. 1 CMR.

W doktrynie prezentowane jest stanowisko, zgodnie z którym samo spełnienie przez przewóz przesłanek opisanych w art. 1 ust. 1 CMR decyduje o podleganiu przewozu przepisom tej Konwencji. Podstawę do tego stwierdzenia wywodzi się z przepisu art. 1 CMR, a nadto z przepisu art. 41 CMR, zgodnie z którym nieważna i pozbawiona mocy jest każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia Konwencji. W konsekwencji jeśli strony zawarły umowę międzynarodowego przewozu towarów, do której Konwencja znajduje zastosowanie na mocy art. 1 ust. 1 CMR, to nie mogą postanowić, że do umowy tej zastosowanie znajdzie prawo krajowe (tak D. Dąbrowski [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, Konwencja o o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz, LEX 2015).

W tym miejscu zaznaczenia wymaga stanowisko Naczelnego Sądu Administracyjnego, który w wyroku z dnia 9 grudnia 2010 roku, I (...) 493/10 stwierdził, że o zawarciu umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, podlegającej ocenie Konwencji CMR, nie jest miarodajne spełnienie przez przewóz przesłanek, o których mowa w art. 1 ust. 1 CMR, dotyczących zakresu stosowania tej konwencji, lecz dopełnienie przez strony umowy szczegółowych wymogów przewidzianych w tej konwencji, a w szczególności wystawienie listu przewozowego, który jest dowodem zawarcia umowy (art. 4 ust. 1 CMR). W uzasadnieniu tego wyroku Naczelny Sąd Administracyjny podkreślił sformalizowany charakter umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Wskazał przy tym, że aby mogło dojść do zawarcia umowy w trybie tej konwencji niezbędne jest wystawienie listu przewozowego, spełniającego wymogi przewidziane w art. 6 CMR. W szczególności list przewozowy powinien zawierać oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom niniejszej Konwencji. Brak takiej klauzuli, w ocenie Naczelnego Sądu Administracyjnego, wyłącza stosowanie Konwencji CMR, bowiem nie decyduje o nim sam fakt przemieszczania się towaru przy zastosowaniu transportu drogowego pomiędzy dwoma krajami, z których przynajmniej jeden ratyfikował Konwencję CMR.

W tak zarysowanym kontekście dostrzec należy, że przewóz, z którym powód wiąże swe roszczenie odbywał się z Ł. w Polsce (miejsce przyjęcia przesyłki) do B. w Holandii (przewidziane miejsce dostawy). Oba te państwa są związane przedmiotową Konwencją. Następnie wskazać należy, że w niniejszej sprawie wystawiony został list przewozowy spełniający wymagania określone w art. 6 ust. 1 CMR. W szczególności list ten zawierał obligatoryjne postanowienie, według którego przewóz podlegał postanowieniom Konwencji CMR bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę.

W tym stanie rzeczy – niezależnie od przyjętej koncepcji w zakresie związania postanowieniami Konwencji CMR – nie ulega wątpliwości, że transport towarów, jakiego podjął się powód i jaki wykonywał w dniu 29 czerwca 2010 roku, stanowił przewóz w rozumieniu Konwencji CMR. Jednocześnie przewóz ten spełniał przesłanki międzynarodowego przewozu drogowego w rozumieniu przepisu art. 4 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym.

Na charakter przewozu nie mogło mieć wpływu faktyczne etapowanie przewozu. Sąd I instancji ustalił, że towar miał zostać przeładowany na pojazd innej firmy transportowej na trasie P.-R.. Firma ta miała dostarczyć towar bezpośrednio do Holandii. Fakt przeładunku ustalono na podstawie zeznań świadków C. M. i A. W., a nadto zeznań powoda. Sąd Apelacyjny nie podważa dokonanego przez Sąd Okręgowy ustalenia, jednak stoi na stanowisku, że okoliczność ta pozostaje irrelevantna dla charakteru przewozu. Co istotne, nie została ona zaznaczona w wystawionym liście przewozowym. Skoro zgodnie z art. 4 CMR list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, a z treści listu wystawionego w niniejszej sprawie wynika jednolity charakter przewozu na trasie Ł.-B. brak podstaw do przyjęcia, że przewóz na części trasy odbywał się w innym reżimie prawnym. Bez znaczenia dla tego wniosku pozostaje także treść korespondencji e-mailowej powoda z właścicielem przewożonego towaru. Podkreślenia wymaga, że wiadomość e-mail powoda z dnia 6 maja 2010 roku (k. 216) zawierała jedynie informację o faktycznym etapowaniu przewozu. Nie wskazano w niej, że przewóz z Ł. do R. będzie realizowany przez powoda, a dalszego transportu dokona inny podmiot. Nie wskazano też, że przewóz będzie dokonywany na podstawie dwóch listów przewozowych – krajowego i międzynarodowego. Zgromadzony materiał dowodowy nie daje też podstawy do stwierdzenia, że w celu dokonania transportu został wystawiony krajowy list przewozowy, odpowiadający przepisom ustawy Prawo przewozowe.

W tych okolicznościach konieczne było uznanie, że przewóz realizowany przez powoda miał charakter międzynarodowy. To z kolei prowadzi do konieczności zweryfikowania wniosku Sądu Okręgowego w zakresie odpowiedzialności pozwanego z tytułu umowy ubezpieczenia. Wniosek powoda z dnia 14 października 2009 roku o udzielenie przez pozwanego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora transportowego nie obejmował ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w ruchu międzynarodowym (k. 3-4 akt szkodowych). Polisa wystawiona z wniosku powoda dotyczyła ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym. Wobec tego na treść stosunku zobowiązaniowego stron niniejszego postępowania składały się postanowienia § 3 OWU, a nie stanowiły jej postanowienia § 4 tego dokumentu. Stosownie do § 3 ust. 1 pozwany udzielił powodowi ochrony ubezpieczeniowej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi dotyczącymi wykonywania krajowego transportu drogowego oraz na podstawie listu przewozowego lub – jeśli go nie wystawiono – na podstawie innego dokumentu

przewozowego, w których są zamieszczone dane ubezpieczającego: nazwa (nazwisko) i adres oraz inne wskazane w § 2 ust. 4 OWU. W świetle § 2 ust. 4 OWU przez list przewozowy lub inny dokument przewozowy należy rozumieć dokument wystawiony zgodnie z ustawą Prawo przewozowe. Zgodnie z postanowieniami Ogólnych Warunków Umów list przewozowy nie jest tożsamy z listem przewozowym CMR. W tym stanie rzeczy nie ulega wątpliwości, że strony umowy ubezpieczenia swoją wolą obejmowały ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej powoda w zakresie przewozu krajowego na podstawie listu przewozowego wystawionego zgodnie z ustawą Prawo przewozowe. Jak już wcześniej wykazano transport wykonywany przez powoda w dniu 29 czerwca 2010 roku miał charakter międzynarodowy, a list przewozowy został wystawiony zgodnie z przepisami Konwencji CMR.

Na marginesie jedynie należy wskazać, że niezasadny jest argument strony pozwanej jakoby zgłoszone roszczenie uległo przedawnieniu w związku z wykonywaniem transportu w reżimie międzynarodowym. Przy czym należy podkreślić z całą stanowczością, że są to jedynie rozważania hipotetyczne w związku z podnoszeniem tej argumentacji przez pozwanego. Po pierwsze dlatego, że powód w ogóle nie był objęty ochroną ubezpieczeniową w transporcie międzynarodowym, co jest bezsporne. Po drugie, przy hipotetycznym przyjęciu – dla potrzeb poczynienia rozważań w zakresie zarzutu przedawnienia – że pozwany obejmował ochroną ubezpieczeniową transport wykonywany przez powoda w reżimie międzynarodowym, zgłoszone roszczenie nie uległo przedawnieniu. Poszkodowany mógł żądać od powoda naprawienia szkody z tytułu niewykonania umowy przewozu. Roszczenia tego mógłby dochodzić również bezpośrednio od ubezpieczyciela (gdyby powód posiadał ubezpieczenie przewozu międzynarodowego). Zgodnie z przepisem art. 819 § 3 k.c. w wypadku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej roszczenie poszkodowanego do ubezpieczyciela o odszkodowanie lub zadośćuczynienie przedawnia się z upływem terminu przewidzianego dla tego roszczenia w przepisach o odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym lub wynikłą z niewykonania bądź nienależytego wykonania zobowiązania. W związku z tym na dochodzenie roszczenia od ubezpieczyciela poszkodowany miałby trzy lata począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika (art. 32 ust. 1 lit. b Konwencji CMR). Trzyletni termin związany jest ze stwierdzeniem po stronie powoda niedbalstwa w wykonaniu przewozu (zachowanie powoda było rażąco niedbałe nie tylko z punktu widzenia umowy ubezpieczenia, ale także w kontekście wykonania umowy przewozu). Wskazać należy, że termin ten był przerywany – stosownie do art. 819 § 4 k.c. – przez zgłoszenie roszczenia ubezpieczycielowi i wezwanie do próby ugodowej. Nie mógł zatem upłynąć przed wytoczeniem powództwa w dniu 5 lipca 2013 roku.

Uznanie międzynarodowego charakteru przewozu prowadzi jednak do stwierdzenia, że zdarzenie jakie miało miejsce w dniu 29 czerwca 2010 nie było objęte zakresem ubezpieczenia udzielonego przez pozwanego, wobec czego powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie już z tego względu. Sąd I instancji, przyjąwszy koncepcję przewozu krajowego, oddalił powództwo, stwierdzając zaistnienie okoliczności wyłączających odpowiedzialność pozwanego. Uznanie w postępowaniu apelacyjnym międzynarodowego charakteru przewozu czyni rozważania Sądu I instancji w zasadzie nieistotnymi, a dalsze rozważania bezprzedmiotowymi. Bowiem w tym stanie rzeczy nie jest możliwe uwzględnienie zarzutów apelacyjnych, a to z uwagi na to, że nawet stwierdzenie dopuszczenia się przez Sąd Okręgowy, zarzuconych w apelacji błędów, nie może mieć wpływu na treść rozstrzygnięcia.

Tym niemniej z uwagi na podniesienie tychże zarzutów w treści apelacji koniecznym jest ustosunkowanie się do nich przez Sąd II instancji, aczkolwiek należy mieć w polu widzenia, że odbywa się to niejako ubocznie.

W pierwszej kolejności rozpoznaniu podlegają zarzuty naruszenia przepisów postępowania. Jest to uzasadnione tym, że do kontroli subsumcji danego stanu faktycznego pod zastosowany przepis prawa materialnego można przejść dopiero wówczas, gdy okaże się, że stan faktyczny przyjęty w zaskarżonym wyroku jest prawidłowy albo nie został skutecznie podważony.

Odnosząc się do zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 278 § 1 k.p.c. w zw. z art. 316 § 1 oraz art. 328 § 2 k.p.c., wskazać należy, że mimo rozległej kwalifikacji zarzutu, jego sformułowanie prowadzi do stwierdzenia, iż w istocie powód dopatrył się naruszenia przez Sąd przepisu art. 233 § 1 k.p.c. Podkreślenia wymaga powszechny w praktyce orzeczniczej pogląd, zgodnie z którym dla skutecznego podniesienia zarzutu obraży przepisu art. 233 § 1 k.p.c. konieczne jest wykazanie rażącego naruszenia dyrektyw oceny dowodów i wyprowadzania wniosków. Ocena dowodów

należy do istoty sędziowskiego wymiaru sprawiedliwości realizowanego przez sąd pierwszej instancji, ingerencja sądu drugiej instancji możliwa jest tylko wówczas gdy skarżący wykaże, że sąd pierwszej instancji rażąco uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego oraz brak jest wszechstronnej oceny wszystkich istotnych dowodów (tak w uzasadnieniu wyroku Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 10 sierpnia 2016 roku, I ACa 176/16, LEX). Nadto zaznacza się, że ocena materiału dowodowego, dokonana przez sąd I instancji jest oceną swobodną i podlega ochronie prawnej, a zatem zarzut przekroczenia zasady swobodnej oceny materiału dowodowego nie może zostać uznany za skuteczny, kiedy polega na zaprezentowaniu własnych, korzystniejszych dla skarżącego ustaleń stanu faktycznego, dokonanych na podstawie własnej oceny materiału dowodowego (por. uzasadnienie wyroku Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 4 sierpnia 2016 roku, I ACa 162/16, LEX). Podnosząc w apelacji zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c., strona musi wykazać, jakich dowodów sąd nie ocenił lub ocenił wadliwie, jakie fakty pominął i jaki wpływ pominięcia faktów czy dowodów miało na treść orzeczenia (por. wyrok SN z dnia 5 września 2002 r., II CKN 916/00, LEX nr 56897). Tylko ocena rażąco błędna lub oczywiście sprzeczna z treścią materiału dowodowego, nieodpowiadająca zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, może czynić usprawiedliwionym zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c.

W zakresie, w jakim omawiany zarzut odnosił się do ustalenia technicznej niesprawności pojazdu, skarżący nie zdołał wykazać sprzeczności rozumowania Sądu meriti z zasadami logiki i doświadczenia życiowego. Skarżący podniósł w apelacji, że Sąd Okręgowy dokonał tego ustalenia, chociaż ani drzwi kabiny od strony kierowcy, ani zamek nie posiadały uszkodzeń mogących skutkować możliwością dostania się do wnętrza pojazdu. Prawdą jest, że biegły nie stwierdził stanowczo, iż te elementy były uszkodzone jeszcze przed kradzieżą, jednak w ocenie sprawności pojazdu w chwili tego zdarzenia nie można pominąć stwierdzenia biegłego w zakresie zamka drzwi z prawej strony kabiny (od strony pasażera). Biegły w ustnej opinii, w której potwierdził wnioski opinii sporządzonej na potrzeby postępowania karnego, wskazał że w bębunku tego zamka – w jego gnieździe i na zastawkach – znajdowały się ślady wskazujące na to, iż zamek nie był sprawny jeszcze przed zdarzeniem. Pięć z sześciu zastawek zamka było niesprawnych (były zablokowane w pozycji otwartej). W konsekwencji siłowe sforsowanie zamka, do którego doszło w czasie kradzieży, wymagało pokonania przeszkody w postaci tylko jednej zastawki. W tych okolicznościach uzasadnione było stwierdzenie, że w chwili kradzieży przedmiotowy zamek był niesprawny.

Podkreślenia wymaga, że opinia biegłego poparta jest wiedzą specjalną, którą nie dysponuje ani Sąd orzekający w tej sprawie, ani strony sporu. W orzecznictwie przyjmuje się, że dowód z opinii biegłego w postępowaniu sądowym jest jedyną drogą pozyskania koniecznych do rozstrzygnięcia wiadomości specjalnych i nie może być zastąpiony inną czynnością dowodową. Podważenie zatem mocy dowodowej opinii poprzez zakwestionowanie wiadomości specjalnych, do których biegli się odwołują, bądź wywodzenie z takiej opinii dalszych wniosków, opartych na wiadomościach tego rodzaju, z uwagi na treść art. 278 § 1 k.p.c. może nastąpić wyłącznie poprzez przeprowadzenie dowodu z uzupełniającej opinii tych samych biegłych lub z opinii innego biegłego (tak w wyroku Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 26 stycznia 2016 roku, I ACa 590/15; tożsame stanowisko zajmuje Sąd Apelacyjny w Krakowie – zob. wyrok z dnia 21 kwietnia 2015 roku, I ACa 177/15). W świetle tego stanowiska wywód powoda, kwestionującego wnioski biegłego bez powołania się na wiedzę specjalistyczną z innego źródła, jawi się jedynie jako polemika podjęta przez stronę niezadowoloną z wniosków opinii. W tym stanie rzeczy Sąd Okręgowy słusznie przyjął, że pojazd był niesprawny w chwili kradzieży, co stanowiło okoliczność wyłączającą odpowiedzialność pozwanego stosownie do § 6 ust. 2 lit. c OWU.

Powyższe rozważania łączą się z drugim wnioskiem zakwestionowanym przez powoda w drodze zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. – stwierdzeniem, że kierowca nie zabezpieczył pojazdu przed kradzieżą. Jedną z przesłanek przyjęcia tego wniosku było ustalenie niesprawności pojazdu, którego zasadność wykazano powyżej. Nadto zarzut powoda dotyczył przyjęcia nieprawidłowości zabezpieczenia pojazdu mimo pozostawienia go na parkingu stacji benzynowej w miejscu do tego przeznaczonym. Wskazać należy, że co prawda w § 11 ust. 4 OWU przyjęto, że w razie niemożliwości pozostawienia pojazdu w czasie postoju na terenie strzeżonym, postój można odbyć na parkingu przy całodobowej stacji benzynowej, nie uchyła to jednak konieczności dochowania szczególnej staranności przy zabezpieczeniu pojazdu przed kradzieżą z włamaniem. Rację miał Sąd Okręgowy stwierdzając, że pozostawienie ciągnika w miejscu,

którego swym zasięgiem nie obejmował system monitoringu, a nadto w którym nie było możliwości obserwowania go przez kierowcę, zwłaszcza w sytuacji niesprawności zamka drzwi po stronie pasażera, uchybiało obowiązkowi szczególnej staranności. W ocenie Sądu Apelacyjnego te okoliczności w pełni uzasadniały stwierdzenie po stronie strony powodowej rażącego niedbalstwa.

Natomiast rację ma skarżący twierdząc, że Sąd Okręgowy niezasadnie przyjął, iż dokument WZ zostawiony przez kierowcę w pojeździe był dokumentem przewozowym, a co za tym idzie powód uchybił obowiązkowi ujętemu w § 11 ust. 5 OWU. Uznanie „innego dokumentu” za dokument przewozowy wymaga stwierdzenia, że dokument ten pełni funkcję tożsamą z dokumentem przewozowym, a zatem jest dowodem zawarcia umowy przewozu, zawierającym szczegółowe dane dotyczące tej umowy (m.in. dane nadawcy, odbiorcy i przewoźnika, miejsce przeznaczenia i załadowania przesyłki, czy określenie rodzaju i gatunku przewożonego towaru). Takiej funkcji nie pełni dokument WZ (wydania zewnętrznego), który służy celom magazynowym – określa datę, ilość i rodzaj wydanego towaru oraz dane i wystawcy i odbiorcy. Nie stanowi zaś dowodu dokonania przewozu, wobec czego nie można go uznać za inny dokument przewozowy w rozumieniu ustawy Prawo przewozowe. W związku z tym Sąd Okręgowy dopuścił się we wskazanym zakresie uchybienia, jednak nie było ono naruszeniem przepisu art. 233 § 1 k.p.c. – a błędnym przyjęciem, że powód uchybił obowiązkowi umownemu, wynikającemu z § 11 ust. 5 OWU. Powyższy uchybienie Sądu nie miał jednak wpływu na treść orzeczenia, bowiem nawet przy przyjęciu koncepcji przewozu krajowego inne elementy stanu faktycznego były wystarczające do wyłączenia odpowiedzialności pozwanego.

Nie sposób natomiast podzielić zarzutu naruszenia przepisu art. 232 k.p.c. Skarżący nie ma bowiem racji, twierdząc że strona pozwana nie wykazała, że cechy budowy zamka skradzionego pojazdu mogły mieć wpływ na zaistnienie zdarzenia szkodowego, wyłączający odpowiedzialność pozwanego. Zaznaczyć należy, że to nie cechy budowy wskazanych elementów pojazdu, a stan w jakim znajdował się zamek, uzasadniał przyjęcie, iż pojazd użyty do przewozu był niesprawny. Strona pozwana udowodniła tę okoliczność w sposób właściwy – przez przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu badań mechanoskopijnych. Biegły wykazał, że zamek drzwi po stronie pasażera był uszkodzony jeszcze przed zdarzeniem (5 z 6 zastawek było zablokowanych w pozycji otwartej). Ułatwiało to sforsowanie zamka, bowiem konieczne było podważanie ostatniej zastawki. Biegły stwierdził przy tym, że drzwi od strony kierowcy nie zostały sforsowane, wobec czego należy przyjąć, że sprawca kradzieży dostał się do auta pokonując przeszkodę w postaci uszkodzonego zamka drzwi prawych. W tych okolicznościach należy uznać, że strona pozwana udowodniła, iż do szkody doszło wskutek użycia do przewozu niesprawnego pojazdu.

Uwzględnieniu nie podlegał również zarzut naruszenia przepisów art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 232 k.p.c. oraz art. 229 k.p.c., który miał polegać na dowolnym przyjęciu, że strona powodowa nie wykazała wysokości szkody. Sąd Apelacyjny podziela pogląd Sądu Okręgowego, że faktura proforma nie może stanowić dowodu wysokości szkody. W rozwinięciu wyводу Sądu I instancji wskazać należy, że faktura ta dokumentuje (i to w sposób nieprawidłowy – w świetle powołanego przez Sąd Okręgowy orzecznictwa) dokonanie sprzedaży towaru. Nie jest ona zatem dowodem tego jaki towar, w jakiej ilości i o jakiej wartości został przyjęty przez powoda do przewozu. Udowodnieniu tej okoliczności służyć powinien dokument WZ – fakt że został on skradziony nie może zaś zwalniać powoda z ciężaru wykazania poniesionej szkody. Strona powodowa nie zaoferowała innego dowodu, na podstawie którego można by ustalić wartość skradzionego towaru. Za taki nie można uznać zeznania powoda, że wydano mu towar na kwotę około 400.000 zł. Niezasadne jest też twierdzenie skarżącego o przedprocesowym przyznaniu wysokości szkody przez pozwanego. Dokumenty znajdujące się w aktach szkodowych tego stanowiska nie potwierdzają – od chwili zgłoszenia szkody pozwany kwestionował zasadę swej odpowiedzialności, powołując się na międzynarodowy charakter przewozu i rażące niedbalstwo powoda. Wobec tego nie sposób przyjąć, że brak wyraźnego stanowiska ubezpieczyciela w kwestii wysokości szkody mógł stanowić milczące jej uznanie. Oczywiście jest również, że do przedprocesowej wymiany stanowisk stron nie mają zastosowania przepisy art. 229 k.p.c. i art. 230 k.p.c. W toku zaś postępowania sądowego – już w sprzeczności od nakazu zapłaty – pozwany oświadczył, że kwestionuje roszczenie tak co do zasady, jak i co do wysokości. Z tych względów zgłoszony przez skarżącego zarzut uznać należało za niezasadny.

W ocenie Sądu Apelacyjnego przyjęcie przez Sąd I instancji koncepcji krajowego charakteru przewozu uzasadniało dokonaną subsumpcję stanu faktycznego pod normy prawa materialnego. Uznanie że przewóz wykonywany przez

powoda odbywał się w reżimie krajowym skutkowało przyjęciem, iż kradzież załadowanego towarem pojazdu stanowiła zdarzenie objęte ubezpieczeniem udzielonym przez pozwanego. W ocenie powoda brak zaś było podstaw do przyjęcia, że w toku zleconego transportu dopuścił się on rażącego niedbalstwa, skutkującego – w świetle postanowień umowy – wyłączeniem odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Przy przyjęciu, że wykonywany przez powoda przewóz miał charakter krajowy ustalony w sprawie stan faktyczny należało zakwalifikować w następujący sposób. W toku wykonywania przewozu kierowca, będący pracownikiem powoda, uchybił obowiązkowi dochowania szczególnej staranności w zabezpieczeniu pojazdu wraz z przesyłką przed kradzieżą z włamaniem. Uchybienie to wyrażało się w dokonaniu postoju na parkingu stacji benzynowej, jednak w miejscu którego nie obejmował system monitoringu. Nadto w czasie postoju pojazd znajdował się poza zasięgiem wzroku kierowcy. Co prawda zachowanie wzrokowej kontroli nad pojazdem nie jest wymagane w każdym przypadku postoju, jednak wobec faktu uszkodzenia zamka prawych drzwi pojazdu, brak takiej kontroli należało uznać za uchybienie szczególnej staranności zabezpieczenia pojazdu. Wskazane zachowanie kierowcy uzasadniało przypisanie powodowi naruszenia umownego obowiązku ujętego w § 11 ust. 4 OWU.

Powyższe naruszenie stanowiło element stwierdzenia w zachowaniu strony powodowej rażącego niedbalstwa. Składową tego wniosku był także stwierdzony przez biegłego fakt kopiowania klucza do stacyjki pojazdu, którym dokonywany był przewóz. W toku postępowania karnego powód okazał jeden komplet oryginalnych kluczy do stacyjki ciągnika. Na podstawie badań mikroskopowych tego klucza biegły uznał, że nosi on świeże ślady kopiowania, świadczące o tym, iż klucz był powielany w ostatnim okresie użytkowania. Powód nie był w stanie wyjaśnić tego faktu. Powielenie klucza przez niepowołaną osobę oznacza, że powód w sposób rażący uchybił staranności w jego przechowywaniu, albo też – wobec tego że biegły uznał, że dorobienie klucza było możliwe na podstawie samej wkładki zamka stacyjki – rażąco naruszył obowiązek strzeżenia pojazdu, służącego mu do wykonywania usługi przewozu. Warto zaznaczyć, że zgodnie z poglądem Sądu Najwyższego zabezpieczenie kluczyków i dokumentów, rozumiane jako pozbawienie dostępu do nich osób niemających tytułu do władania pojazdem przewidziane w ogólnych warunkach ubezpieczenia, stanowi istotny element umowy ubezpieczenia i warunkuje odpowiedzialność ubezpieczyciela. Sytuacja odmienna - brak należytego zabezpieczenia, choćby tylko dokumentów - pozwala ubezpieczycielowi uwolnić się od obowiązku świadczenia (wyrok SN z 20 lipca 2000 r., V CKN 88/2000, LexisNexis nr (...)). Dopuszczenie do sytuacji, w której niepowołana osoba dysponuje kluczem do stacyjki pojazdu, dostęp do wnętrza kabiny jest ułatwiony z uwagi na niesprawny zamek jej prawych drzwi, a załadowany towarem pojazd odbywa postój poza zasięgiem monitoringu i bez wzrokowego nadzoru kierowcy należy uznać za rażące niedbalstwo strony powodowej. Wobec tego, że wskutek tej postawy powoda możliwa była kradzież auta wraz z ładunkiem należy uznać, że owo rażące niedbalstwo skutkowało powstaniem szkody. W związku z tym spełniona została dyspozycja § 6 ust. 1 pkt 1 OWU, co oznacza, że pozwany mógł odmówić wypłaty odszkodowania (zob. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 stycznia 2016 roku, II CSK 37/15, LEX).

Uszkodzony zamek prawych drzwi pojazdu uzasadniał również przyjęcie, że ciągnik użyty do transportu był niesprawny technicznie. Nie spełniał on wymogów stawianych pojazdowi przeznaczonemu do transportu towarów, w sposób oczywisty bowiem takim wymogiem jest sprawny system zabezpieczeń uniemożliwiający osobie trzeciej dostanie się do wnętrza pojazdu. Z całą pewnością można przyjąć, że uszkodzony zamek ułatwił dokonanie kradzieży, zatem w sprawie zachodziła również druga – poza rażącym niedbalstwem powoda – podstawa odmowy zapłaty odszkodowania, opisana w § 6 ust. 2 pkt 1 lit. c OWU.

W świetle powyższego wyводу uzasadnione było zastosowanie przepisu art. 827 § 1 k.p.c. Zgodnie z tym przepisem w razie rażącego niedbalstwa odszkodowanie nie należy się, chyba że umowa lub ogólne warunki ubezpieczenia stanowią inaczej lub zapłata odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności. W niniejszej sprawie ogólne warunki umowy nie włączały odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkody wynikłe z rażącego niedbalstwa pozwanego. Należało więc rozważyć, czy za przyjęciem odpowiedzialności pozwanego nie przemawiają względy słuszności. Całokształt okoliczności niniejszej sprawy prowadzi do wniosku, że owe względy nie wystąpiły. Uchybienia obowiązkowi, jakich dopuściła się strona powodowa w toku wykonywania przewozu były zbyt liczne i jaskrawe. Zauważyć należy, że niebezpieczeństwo kradzieży mogło zostać zminimalizowane w wielu aspektach – powód mógł

nie dopuścić do skopiowania klucza do stacyjki, mógł zadbać o sprawność zamka drzwi do kabiny pojazdu, kierowca mógł postawić pojazd w miejscu widocznym dla kamer, bądź w budynku stacji wybrać miejsce, z którego zaparkowany pojazd będzie widoczny. Nadto, powód nie wskazał na szczególne okoliczności, które przemawiałyby za koniecznością zapłaty mu odszkodowania przez ubezpieczyciela. Wyjątkowy charakter klauzuli zawartej w art. 827 § 1 k.p.c. in fine wyklucza szerokie jej zastosowanie – korzystanie z tego przepisu w każdym przypadku szkody wynikłej z rażącego niedbalstwa ubezpieczającego bądź ubezpieczonego prowadziłoby do uchylenia skutków, jakie ustawodawca wiąże z rażącym niedbalstwem. Byłoby to szczególnie niezasadne wobec pozostawienia tej kwestii przez ustawodawcę woli stron – strony umowy ubezpieczenia mogą w drodze konsensu wyłączyć prawo ubezpieczyciela do odmowy naprawienia szkody wynikłej z rażącego niedbalstwa. Uwzględnianie powództw o odszkodowanie przez generalne zastosowanie klauzuli względów słuszności prowadziłoby do nieuzasadnionego odebrania znaczenia ustalonemu przez strony konsensowi.

Finalnie wyjaśnić należy, że dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy nie ma znaczenia prawomocne postanowienie Prokuratury Rejonowej w Zgierzu z dnia 30 listopada 2010 roku, 3 Ds. 945/10 o umorzeniu postępowania prowadzonego przeciwko T. S. (2) i A. W.. Przedmiotem śledztwa prokuratorskiego była kwestia odpowiedzialności karnej powoda i jego pracownika – byli oni podejrzani o kradzież ciągnika wraz z ładunkiem. Zebrany w tamtej sprawie materiał nie dał podstaw do skierowania przeciwko nim aktu oskarżenia, wobec czego śledztwo umorzono z uwagi na nie wykrycie sprawcy przestępstwa. Postanowienie prokuratora nie dotyczyło dochowania przez powoda staranności w wykonywaniu obowiązków umownych, a to – między innymi – jest przedmiotem niniejszego procesu. Przyjęty w tym postanowieniu brak związku między zachowaniem powoda i kierowcy a stwierdzonym przestępstwem kradzieży nie miał wpływu na cywilnoprawną kwestię odpowiedzialności ubezpieczyciela. Wobec tego niezrozumiałe jest twierdzenie skarżącego, że przy ocenie przesłanek warunkujących wyłączenie odpowiedzialności pozwanego Sąd I instancji nie wziął pod uwagę wskazanego postanowienia.

Jak już wskazano rozstrzygnięcie Sądu Okręgowego nie mogło ulec zmianie w toku instancji, bowiem mimo błędnej koncepcji prawnej, która legła u jego podstaw, odpowiadało ono prawu. Sąd I instancji nie dostrzegł, że przewóz wykonywany przez powoda odbywał się w reżimie międzynarodowym, wobec czego powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie już z tego powodu, iż szkoda powstała w toku przewozu nie była objęta ochroną ubezpieczeniową udzieloną przez pozwanego.

Nadto, po rozważeniu zarzutów apelacyjnych Sąd II instancji doszedł do przekonania, że nawet przy uznaniu zasadności koncepcji krajowego charakteru przewozu, powództwo winno zostać oddalone. Z podniesionych w apelacji zarzutów trafny okazał się jedynie ten, dotyczący przyjęcia, że dokument WZ pozostawiony w pojeździe był dokumentem przewozowym. Z uwagi na inne okoliczności decydujące o uznaniu zachowania powoda za rażąco niedbałe, wskazane uchybienie Sądu I instancji nie miało wpływu na treść rozstrzygnięcia.

Z tych względów Sąd Apelacyjny – na podstawie przepisu art. 385 k.p.c. – oddalił apelację jako niezasadną.

O kosztach postępowania apelacyjnego Sąd II instancji orzekł na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. Koszty poniesione przez pozwanego wyczerpało wynagrodzenie profesjonalnego pełnomocnika w kwocie 5.400 zł, obliczone stosownie do § 2 pkt 7 w zw. z § 12 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz.U. z 2013 r. poz. 490 j.t.) w zw. z § 21 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U.2015 r. poz. 1804).