

Sygnatura akt: V GC 1394/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

K., dnia 29 września 2021 r.

Sąd Rejonowy w Kaliszu w V Wydziale Gospodarczym w składzie:

Przewodniczący: sędzia Magdalena Berczyńska – Bruś

Protokolant: Magdalena Grzesiak

po rozpoznaniu w dniu 22 września 2021 r. w Kaliszu

na rozprawie

sprawy z powództwa Przedsiębiorstwa (...) A Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w K.

przeciwko E. (...) – D. Niemcy

o zapłatę

1. oddała powództwo,
2. zasądza od powoda Przedsiębiorstwa (...) A Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w K. na rzecz pozwanego E. (...) – D. Niemcy kwotę 4 817 zł (cztery tysiące osiemset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego,
3. nakazuje ściągnąć od powoda Przedsiębiorstwa (...) A Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w K. na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego w Kaliszu kwotę 1 725,05 zł (jeden tysiąc siedemset dwadzieścia pięć 05/100 złotych) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

sędzia Magdalena Berczyńska-Bruś

Sygn. akt V GC 1394/16

UZASADNIENIE

Powód Przedsiębiorstwo (...) A Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w K. wniósł w dniu 2 września 2016r. o zasądzenie od pozwanego E. (...) w D., Republika Federalna Niemiec kwoty 17.469,39 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 22 listopada 2011r. do dnia 31 grudnia 2015r. oraz ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 1 stycznia 2016r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie zwrotu kosztów postępowania.

W uzasadnieniu pozwu wskazano, że powód w dniu 28 lutego 2011r. zawarł z pozwanym umowę ubezpieczenia OC P. (...) i Spedytora. Umowa ubezpieczenia została zawarta na okres od dnia 1 marca 2011r. do dnia 29 lutego 2012r. Zakres terytorialny umowy ubezpieczenia OC P. (...) obejmował szkody powstałe w przewozie na terenie Unii Europejskiej i w przewozie krajowym. W Ogólnych Warunkach Umowy (...) Odpowiedzialności Cywilnej P. (...) Przesyłek w wersji (...) PL (OWU – (...) PL strony dokonały wyboru prawa polskiego oraz zawarły umowę prorogacyjną o poddanie sporów jurysdykcji sądów polskich. Zgodnie z treścią umowy do rozpatrywania sporów pomiędzy ubezpieczonym a ubezpieczycielem jest sąd w Polsce, właściwy dla siedziby ubezpieczającego. Na dochodzone pozwem roszczenie składa się jedynie część roszczeń majątkowych powoda wynikających z zawartej umowy. Wszystkie roszczenia objęte pozwem były przedmiotem wniosku o zawezwanie do próby ugodowej złożonym w dniu 4 września 2013r. złożonym do Sądu Rejonowego w Kaliszu V Wydział Gospodarczy (sygn. akt V G Co 578/13. Roszczenie nr 1 zostało wskazane

pod pozycją 135, a roszczenie nr 2 pod pozycją nr 113 w załączniku do wniosku o zawezwanie do próby ugodowej. Do zawarcia ugody jednak nie doszło z uwagi na niestawienie pozwanego. Wniosek o zawezwanie do próby ugodowej wywołał skutek w postaci przerwy biegu przedawnienia.

Powód zawarł z przedsiębiorstwem (...). (...) umowę międzynarodowego przewozu towaru w postaci pojazdu marki V. (...) o nr VIN (...). Powód dokonał przewozu tego pojazdu z miejscowości S. do miejscowości S. (Niemcy). Załadunek transportera nastąpił w dniu 2 września 2011r. W trakcie transportu samochód uderzył o belkę poprzeczną balkonu transportera albowiem kierowca podjechał za blisko do belki balkonowej. Uszkodzeniu uległa pokrywa bagażnika oraz drzwi bagażnika przez wgniecenie, wgnieciony został również zderzak, zarysowaniu uległ tylny prawy bok, na długości 10-20 cm. Powód zachował należyłą ostrożność w zakresie stanu technicznego pojazdu i doboru do wykonania zlecenia transportowego pracownika posiadającego wymagane przepisami uprawnienia do prowadzenia autotransporterów oraz badania lekarskie i psychologiczne. Na skutek powstałej szkody przedsiębiorstwo (...). (...) zleciło wykonanie kosztorysu kosztów naprawy pojazdu. Koszt naprawy pojazdu, zgodnie ze sporządzonym kosztorysem przez przedsiębiorstwo Kfz- (...) - (...) wyniósł 2.550 euro netto. Koszt sporządzenia kosztorysu przez rzeczoznawcę Kfz- (...) - (...) wyniósł 197,20 euro. Szkada została naprawiona w Niemczech w przedsiębiorstwie (...)- und K. S. – B., a koszt naprawy wyniósł 2.675,44 euro (netto). Faktura obejmowała także kalkulację kosztów potrzebnych do naprawy materiałów i robocizny. Powód pismem z dnia 10 października 2011r. został wezwany przez (...) do zapłaty kosztów naprawy pojazdu w kwocie 2.872,64 euro, którą to kwotę powód zapłacił zgodnie z wezwaniem wraz z innymi należnościami. W dniu 21 października 2011r. Powód zgłosił szkodę pozwanemu za pośrednictwem (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Dnia 13 lutego 2012r. powód przekazał pozwanemu dodatkową dokumentację szkody. Pozwany nie zajął do dnia wniesienia pozwu żadnego stanowiska w kwestii wskazanego roszczenia. Powód domaga się kwoty 2. 872,64 euro, w tym z tytułu naprawy pojazdu 2.675,44 euro netto oraz koszty sporządzenia kosztorysu przez niezależnego rzeczoznawcę w kwocie 197,20 euro, pomniejszonej o franszyzę redukcyjną 125 euro. Stąd wartość szkody wynosi ostatecznie 2.747,64 euro. Kwota należności oraz franszyza redukcyjna zostały przeliczone na PLN przy zastosowaniu średniego kursu NBP z dnia 2 września 2016r. Powód domaga się odsetek ustawowych od dnia 22 listopada 2011r. tj., po upływie 30 dni od dnia zgłoszenia szkody pozwanemu w dniu 21 października 2011r.

Ponadto powód zawarł z przedsiębiorstwem (...). (...) umowę międzynarodowego przewozu towaru w postaci pojazdu marki V. (...) o nr VIN (...). Powód dokonał przewozu tego pojazdu z miejscowości S. do miejscowości S. (Niemcy). Załadunek autotransportera nastąpił w dniu 2 września 2011r. W czasie transportu V. (...) o numerze VIN (...) uległ „podbiciu” i uderzył w górny pokład, wskutek czego wgnieciony został dach transportowanego samochodu. Jak wynika z oświadczenia kierowcy zbyt nisko opuścił on górny pokład aby zmniejszyć wysokość do tej zgodnej z kodeksem drogowym. Szkada ta została naprawiona przez przedsiębiorstwo (...).KG. Wartość tej naprawy wyniosła kwotę 1.366,17 euro, zgodnie z rachunkiem nr (...) z dnia 7 października 2011r.. Treść rachunku obejmowała również skalkulowanie elementów naprawy. Powód pismem z dnia 9 listopada 2011r. został wezwany przez (...) do zapłaty kosztów naprawy pojazdu w kwocie 1.366,17 euro. Powód zapłacił wskazaną kwotę zgodnie z wezwaniem, łącznie z innymi należnościami. W dniu 21 października 2011r. Powód zgłosił szkodę pozwanemu za pośrednictwem (...) Sp. z o.o. Dnia 27 lutego 2012r. powód przekazał pozwanemu dodatkową dokumentację szkody. Pozwany do chwili wniesienia pozwu nie zajął żadnego stanowiska w kwestii tego roszczenia. Powód domaga się kwoty 1.366,17 euro netto pomniejszonej o franszyzę redukcyjną w kwocie 125 euro. Stąd wartość szkody wyniosła ostatecznie 1.241,17 euro. Kwota należności oraz franszyza redukcyjna zostały przeliczone na PLN przy zastosowaniu średniego kursu NBP z dnia 2.09.2016r. Powód domaga się zatem kwoty 5.435,83 zł oraz odsetek ustawowych od dnia 22 listopada 2011r., tj po upływie 30 dni od dnia zgłoszenia szkody pozwanemu w dniu 21 października 2011r. (art. 817 § 1 k.c.).

Do pozwu załączono Polisę Ubezpieczenia OC P. (...) Polisę Ubezpieczenia OC Spedytora z 28 lutego 2011r., ogólne warunki umowy ubezpieczenia, kopię wniosku o zawezwanie do próby ugodowej, zestawienie szkód niewypłaconych E./E. (aktualizacja 23.07.2013r.), protokół posiedzenia pojednawczego, dokumenty dotyczące szkód.

Pozwany w odpowiedzi na pozew wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie zwrotu kosztów postępowania, podnosząc że powództwo jest niezasadne, ponieważ w sprawie zachodzi brak legitymacji procesowej powoda,

jak również brak obowiązku świadczenia przez ubezpieczyciela. Ponadto powód nie wykazał, że w ogóle poniósł szkodę co do zasady i co do wysokości. Wnioskowane przez powoda dowody nie wykażą, że powód poniósł szkodę ani jej wysokości. Ponadto pozwany podniósł zarzut przedawnienia albowiem w sprawie o zawezwanie do próby ugodowej brak było jurysdykcji krajowej, a ponadto powód nie dążył do realnego zawarcia ugody. Powód nie wykazał przedmiotowego roszczenia ani co do zasady ani co do wysokości. Rzeczoznawca J. P., który otrzymał od pozwanego zadanie oceny wypowiedzi kierowcy i oceny niewyraźnych fotografii w ilości 4 sztuk wykluczył możliwość powstania szkody w okolicznościach opisanych przez kierowcę. Powód nie dokonał prawidłowego zgłoszenia szkody pozwanej w terminie, zgodnie z zawartą umową ubezpieczenia. Zgodnie z punktem 7.6.1 OWU powód był zobowiązany dokonać niezwłocznie zgłoszenia szkody, nie później niż w terminie 2 dni oraz przekazać całą dokumentację szkodową. Powód tego nie uczynił. Pozwany otrzymał całość dokumentacji dopiero w momencie otrzymania pozwu. Powód zgłosił szkodę do ubezpieczyciela długo po terminie, dopiero w dniu 21 października 2011r., a według dokumentacji stwierdzenie szkody miało miejsce w dniu 7 września 2011r. Zgłoszenia reklamacji w myśl art.17 CMR dokonała firma (...), która nie przedłożyła upoważnienia od podmiotu w imieniu którego złożyła reklamację po siedmiodniowym terminie wynikającym z przepisów konwencji CMR. Podobnie pozostałe dokumenty zostały złożone przez podmioty, które nie wykazały do tego uprawnienia. Powód nie był uprawniony do regulacji szkody bez zgody ubezpieczyciela, co wynika z 7.3.6 OWU, powód rozliczył tę szkodę na rzecz podmiotu nieuprawnionego, w nieuzasadnionej i znacznie zawyżonej kwocie. Powód w związku z realizacją przedmiotowego transportu dopuścił się rażącego niedbalstwa poprzez niezachowanie należytej ostrożności w zakresie sprawdzenia oraz zapewnienia należytego stanu technicznego pojazdu oraz doboru osoby kierowcy, który wykonywał transport. Powód powinien zapewnić sprawne pojazdy do wykonywania usług transportowych, czego nie uczynił. W miejscu odbioru nie powstał żaden wspólny dokument odnoszący się do stwierdzonych uszkodzeń, który zawierałby dokładniejsze opisy wraz z podaniem pozycji samochodów na pojeździe transportowym, poparte dokumentacją fotograficzną, który powinien być podpisany przez kierowcę i odbiorcę działającego w imieniu odbiorcy. Powód na mocy warunków umowy był zobowiązany do powołania komisarza awaryjnego (rzeczoznawcy). Odbiorca ładunku, którego pieczętka widnieje w miejscu odbioru na liście przewozowym CMR nie uczestniczył w procesie likwidacji szkody. Załączona do pozwu dokumentacja szkodowa jest niekompletna i nie spełnia wymogu postawionego przez ubezpieczyciela w OWU, co oznacza, że powód naruszył prawie w całości punkt 8 warunków. Powód nigdy nie złożył wyjaśnień pozwanemu, również we wcześniejszych sprawach szkodowych. Akta szkodowe złożone do pośrednika szkodowego firmę (...) Sp. z o.o. zostały uznane przez pośrednika jako niekompletne i zwrócone powodowi w celu uzupełnienia i przesłania ich bezpośrednio do ubezpieczyciela. Złożenie kompletnych akt szkodowych jako OBUB/11/00846 i OBUB/11/00823 do pozwanego nigdy nie miało miejsca. Pierwsze wypłaty odszkodowania na rzecz powoda nastąpiły w drodze gestu handlowego, tzw. kulanzu, a powód każdorazowo zobowiązany był do uzupełnienia dokumentacji szkodowej czego nie czynił i pozwany zawiesił wypłaty. Pozwany na podstawie pkt 7.1.2. OWU – (...)PL, jak również pkt 7.1.3. i 7.1.4. OWU – (...) PL jest zwolniony z obowiązku świadczenia odszkodowania dochodzonego w niniejszej sprawie.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Powód prowadzi działalność polegającą na świadczeniu usług transportowych, logistycznych i składowania samochodów. Posiada długoterminowe kontrakty z największymi producentami samochodów w Europie. W kontraktach tych zawarte były wzajemne zobowiązania dotyczące warunków, na jakich realizowany jest kontrakt, w tym również sposoby rozliczania szkód i towarzyszące temu procedury i dokumenty. W zależności od producenta procedury różniły się w drobnych fragmentach. Dla wszystkich wspólne było to, że powód jako przewoźnik odpowiada za szkody transportowe, płaci za szkody i dochodzi odszkodowań przed firmą ubezpieczeniową. W przypadku zaistniałej szkody kontrahent miał prawo zmniejszyć należności wynikające z wynagrodzenia za usługi transportowe o wysokość tej szkody, która była wyliczana wg ogólnie obowiązujących stawek w systemie A.. W przypadku szkody całkowitej samochód podlegał kasacji bez możliwości odzyskania jakiegokolwiek części. Powoływani byli komisarze szkód w porozumieniu z firmą ubezpieczeniową, a w przypadku drobnych szkód powód posiadał uzgodnienia pomiędzy dealerem i powodem odnośnie wysokości szkody. Szkodę wyceniał dealer, a powód ją przeważnie akceptował.

Umowa z pozwanym została zawarta przez powoda za pośrednictwem brokera firmy (...) z siedzibą w Ł. pod W., reprezentowanej przez panią i pana W., którzy zobowiązali się znaleźć najbardziej optymalnego partnera ubezpieczeniowego dla działalności powoda. Zaproponowali powodowi współpracę z pozwanym. O tym, że E. nie jest brokerem prezes zarządu powoda zorientował się w momencie likwidacji szkód albowiem to firma (...) odbierała dokumenty i prowadziła proces likwidacji szkód w imieniu pozwanego.

Dowód: zeznania prezesa zarządu pozwanego S. J. (00:12:44

– 00:30:36 minuta rozprawy z dnia 29 stycznia 2020r. k.724-725 akt)

Powód przewozi samochody wszystkich marek, osobowe i ciężarowe. Każdy producent ma swoje procedury, ale są one zbliżone. Najważniejszą kwestią jest zabezpieczenie samochodu podczas przewozu. Każda ciężarówka wyposażona jest w pasy, kliny. Na miejscu załadunkowym zawsze jest audytor klienta. W czasie audytu oprócz zabezpieczenia sprawdzany jest stan pojazdów. Miesięcznie przewożonych jest około sześciu tysięcy samochodów. Na jednym samochodzie ciężarowym załadowanych jest osiem przewożonych samochodów.

Dowód: zeznania świadka M. F. (00:10:23 – 00:20:06 minuta

rozprawy z dnia 28.09.2018r., k. 598 akt)

T. K. był członkiem zarządu i dyrektorem zarządzającym powoda od 1 lutego 2009r. do czerwca 2013r. Za kierowców odpowiadał bezpośrednio kierownik transportu K. W., a za jakość usług i dokumentację szkodową M. F.. W 2011r. branża transportowa i sprzedaży samochodów przeżywała kryzys i w celu ograniczenia kosztów zorganizowano przetarg wśród brokerów i firm ubezpieczeniowych na lepsze warunki umów ubezpieczenia. Przy podjęciu decyzji o podpisaniu umowy na ubezpieczenia transportowe z pozwanym uczestniczyły cztery osoby, w tym prezes zarządu. Pozwany jako jedyny zaoferował powodowi ubezpieczenie kabotażowe, tj. dotyczące przewozów w ramach jednego kraju. W skali roku ilość szkód była bardzo duża. Był to problem wynikający zarówno z błędów kierowców jak i wymogów producentów samochodów. Na przełomie lat 2009 – 2010 powód zainwestował w nowy sprzęt. Kupił 22 transportery. To spowodowało, że nawet producent M. (...) podpisał z powodem kontrakt na przewóz samochodów. Świadczyło to o tym, że powód spełniał wysokie standardy jakościowe. Powód miał również kontrakt na przewóz samochodów marki V. z A. pod P. do różnych miejsc w Europie. Umowa z V. była wielostronicowa, oprócz ogólnych przepisów były szczegółowe warunki wykonywania przewozów na poszczególnych trasach. Miała ona kilkadziesiąt stron.

Dowód: zeznania świadka T. K. (k. 588v – 589 akt), (00:04:01

– 00:13:29 minuta rozprawy z dnia 7.12.2020r.(k.660 akt)

W dniu 28 lutego 2011r. w D. pozwany podpisał Polisé Ubezpieczenia OC P. (...) Polisé Ubezpieczenia OC Spedytora Numer (...).O KP dla powoda na okres od 1 marca 2011r. do 29 lutego 2012r. Sumę gwarancyjną łączną wskazano na kwotę 1.200.000 euro na wszystkie zdarzenia, w tym sumę gwarancyjną (...) 600.000 euro i sumę gwarancyjną (...) 600.000euro.

Integralną część umowy stanowiły Ogólne Warunki Umowy (...) Odpowiedzialności Cywilnej P. (...) Przesyłek w wersji (...) PL (OWU – (...) PL). W ich punkcie 7.1. - ogólnych obowiązkach ubezpieczającego wskazano, że naruszenie przez ubezpieczającego/ubezpieczonego obowiązku określonego w warunkach ubezpieczenia lub nałożonego przepisem prawa, zwalnia ubezpieczyciela - i to bez konieczności wypowiedzenia umowy ubezpieczenia – z obowiązku świadczenia odszkodowania, chyba że ubezpieczający/ubezpieczony udowodni, że naruszenie danego obowiązku nastąpiło bez jego winy.

Zgodnie z punktem 7.6.1. OWU - (...) PL w przypadku wystąpienia szkody ubezpieczający/ubezpieczony miał obowiązek dokonać niezwłocznego zgłoszenia ubezpieczycielowi o każdej szkodzie lub o fakcie wysunięcia roszczenia

wobec ubezpieczającego/ubezpieczonego z tytułu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w terminie dwóch dni roboczych, liczonych od dnia dowiedzenia się o szkodzie lub fakcie wysunięcia takiego roszczenia. Zgodnie z pkt 7.6.2. miał obowiązek zadbać o podjęcie wszelkich możliwych czynności w celu odparcia lub ograniczenia szkody, które w danej sytuacji mogły być wymagane, udzielić ubezpieczycielowi wszelkich niezbędnych informacji oraz dostosować się do poleceń ubezpieczyciela związanych ze zdarzeniem ubezpieczeniowym, jak również zabezpieczyć roszczenia regresowe na osobach trzecich. Przy wszelkich zdarzeniach powstałych w związku z wypadkiem drogowym, szkodach przekraczających 3.000 euro oraz takich, których rozmiar lub wysokość budziły wątpliwość, niezwłocznie zawiadomić ubezpieczyciela, a także natychmiast nawiązać kontakt z komisarzem awaryjnym i zlecić mu bezpośrednio ustalenie rozmiaru i okoliczności powstania szkody, jak również dostosować się do jego poleceń. (pkt 7.6.5).

W przypadku powstania szkody obowiązkiem ubezpieczającego było zgłoszenie ubezpieczycielowi szkody zgodnie z punktem 7.6.1 oraz dostarczenie ubezpieczycielowi wymienionych dokumentów (pkt 8.1 OWU – (...)PL)

Dowód: polisa z 28.02.2011r. (k. 25 akt), (...) w wersji (...) PL(k.

26 – 35 akt)

Przedstawiciele powoda często spotykali się z firmą (...) – brokerem pozwanego i uzgadniali procedury zgłaszania szkód, jak ma wyglądać dokumentacja i co zawierać. Były problemy z tym związane. Firma (...) miała pretensje, że szkody zgłaszane są zbyt późno. Były to, zdaniem powoda, uwagi nieuzasadnione ponieważ kierowcy byli w trasach w Europie i często jeździli przez 2-3 tygodnie. Poza tym klienci powoda przesyłali dokumentację z opóźnieniem. Powód był niezadowolony ze współpracy z pozwanym, który przedłużał maksymalnie wypłatę odszkodowań. Powód dostawał zawsze mniej pieniędzy niż wynosiły szkody, a był obciążany przez producentów za usuwanie szkód. Pozwany otrzymywał te rachunki, obciążenia i całą dokumentację z tym związaną. Firma (...) przez cały czas wskazywała na jakieś błędy w dokumentacji. Przedłużano czas wypłaty odszkodowań. (...) powoda akceptowali ilość szkód powoda. W przypadku szkody kierowcy rozmawiali z M. F., która na bieżąco prowadziła szkolenia kierowców. Powód posiadał ISO, był na bieżąco kontrolowany. Kierowcy sami dokonywali załadunku, choć w przypadku V. A. M. pomagał kierowcom na załadunku. Oddelegowany był do W., by tam pomagać kierowcom. W czasie załadunku powstaje wiele szkód, więcej niż przy rozładunku. Nie było możliwości aby taka osoba była w A. albowiem wydawała tam samochody firma (...) - dla powoda konkurencyjna. Po każdym wystąpieniu szkody kierowca miał obowiązek napisać oświadczenie. Zawsze była sprawdzana zasadność roszczenia klienta w przypadku wystąpienia szkody. Analizowano dokumenty. Zajmowała się tym księgowość razem z M. F..

Dowód: zeznania świadka T. K. (k. 589 – 589v akt)

Prowadzono rozmowy odnośnie procedury zgłaszania szkody do pozwanego. Pozwany żądał zgłoszenia szkody w ciągu dwóch dni od zdarzenia, natomiast kierowca wracał z trasy po tygodniu, dwóch a nawet po trzech tygodniach. I dopiero wtedy dochodziło do zgłoszenia szkody. Gdy klient zgłosił szkodę wcześniej, to była możliwość zgłoszenia szkody pozwanemu. Prowadzono na ten temat rozmowy z brokerem. Powód składał dokumenty z opóźnieniem, bo czekał na fakturę za naprawę pojazdu. Ustalono z brokerem, że powód ma przysyłać cały komplet dokumentów z potwierdzeniem zapłaty za fakturę. Brokerem była firma (...) i jej mąż. Najpierw dokonywano zgłoszenia szkody na uzgodnionym z firmą (...) formularzu i to się odbywało elektronicznie, a dopiero później były przysyłane dokumenty. Zgłoszenie szkody było wystawiane bez żadnej zwłoki. Czasami nie udało się zmieścić w ciągu dwóch dni, bo o szkodzie dowiadywano się dopiero po powrocie kierowcy z trasy. Te procedury uzgadniane były ustnie z brokerem przez dyrektora K. i M. F.. Uzyskano odszkodowania za 122 szkody, ale przez cały czas współpracy z pozwanym prowadzone były uzgadnienia odnośnie terminu zgłoszenia szkody. Na 120.000 samochodów przewiezionych przez powoda w roku 2011, około tysiąc sztuk było uszkodzonych, co stanowiło niecały procent przewozów. Z tysiąca szkód uzyskano odszkodowania za 120 szkód. Pozwany odmawiał wypłaty. Umowa z pozwanym wygasła z uwagi na jej zawarcie jedynie na rok. Z tytułu roszczeń powoda prowadzone były sprawy w sądzie w dwudziestu sprawach, z czego trzy były wygrane. Dyrektor K. nie ustalił z pozwanym na piśmie żadnych procedur. Umowa z pozwanym była zawarta od 1 marca 2011r do 28 lutego 2012r. M. F. przebywała na zwolnieniu związanym z ciężką od początku maja 2011r.

Do pracy wróciła w maju lub czerwcu 2012r. Przy zawieraniu umowy powód otrzymał ogólne warunki umowy. M. F., gdy była na zwolnieniu lekarskim zastępował S. P.. M. F. miała wytyczne, na podstawie których sporządzała dokumentację dla pozwanego. Formularz zgłoszenia został ustalony wspólnie. Opracował go informatyk powoda. Z brokerem ustalono, jakie informacje mają się tam znajdować. Do jednej szkody powód miał załączyć nawet trzydzieści dokumentów. Nawet wysyłano do W. pracownika, który zawoził do brokera te dokumenty. Z ogólnych warunków wynikał dwudniowy termin do zgłoszenia szkody. Przy szkodach powyżej trzech tysięcy euro był obowiązek wezwania komisarza tj. przedstawiciela ubezpieczyciela. O wysokości jednej z przedmiotowych szkód powód dowiedział się dopiero po naprawie. Przyczynami obu szkód był błąd kierowcy. W jednym przypadku za nisko opuścił pokład, a w drugim za blisko podjechał.

Dowód: zeznania świadka M. F. (00:23:47 – 01:04:17 minuta rozprawy

z dnia 28.09.2018r.)

A. D. został zatrudniony jako kierowca powoda w styczniu 2011r. Początkowo jeździł w podwójnej obsadzie, tzn. z doświadczonym kierowcą który uczył go jak zabezpieczać samochody. Miał również wcześniej szkolenie prowadzone przez pracownicę powoda. W 2011r. kierowcy przez trzy tygodnie jeździli po Europie i dopiero wracali do domu. Jeździł lohą, tzn. z naczepą do przewozu samochodów. Zarówno ciągnik samochodowy, jak i przyczepa ciężarowa były nowe, nie miały ukończonych jeszcze pięciu lat. Poddawane były ciągłym kontrolom. Samochody ładowane w S. przewożone były miejscowości S. w Niemczech. Tam rozładowywane były na placu. A. D. sam ładował samochody, sam przypinał je pasami. Na każde koło zakładał klin i używał trzech pasów, które przypinał do konstrukcji. Pasy mają certyfikaty, a ten sposób zamocowania jest przyjęty i dopuszczony do ruchu. V. (...) to duży samochód, nie mógł być umieszczony na balkonie, czyli konstrukcji nad kabiną ciągnika albowiem byłoby to za wysoko, powyżej 4 metrów. Mógł być załadowany „na przełamanie”, tzn. dwa auta na ciągnik, jeden nad drugim. Być może popadał deszcz, pasy popuściły i samochód przesunął się w stronę belki poprzecznej balkonu. Być może doszło do tego w czasie najechania na jakąś dziurę, czy na krawężnik. A. D. bardzo się starał, żeby nic nie stało się z samochodami albowiem w takich sytuacjach kierowcom zabierana była premia. W miejscu załadunku w S., przed wyruszeniem, tzw. miarowy sprawdzał, czy samochody są prawidłowo załadowane. Sprawdzał miarą, czy załadowano je na odpowiednią wysokość i czy pozapinane były odpowiednio pasy. Jeżeli z (...) wynika, że A. D. jechał do serwisu (...) -a, tzn., że zepsuło się urządzenie do poboru opłat na autostradzie. Musiało to być na ul. (...) w K.. Żeby wjechać do hali, trzeba było rozładować samochody, a potem je załadować. Jeżeli jechał do (...), to być może trzeba było legalizować tachograf. Przy legalizacji tachografu też trzeba rozładować samochód. Rozładować i załadować samochód, to nie problem. Na rozładunku w Niemczech stwierdzono uszkodzenia i pokazano kierowcy, co jest uszkodzone. Było to wpisane w dokumencie CMR. Jedyne dokument, który podpisał w Niemczech to był CMR i mógł być protokół szkody. A. D. nie zna języka niemieckiego. Po miesięcznej trasie, w czasie której mógł przewieźć nawet około stu samochodów, przyjechał do Polski i napisał oświadczenie z 4 października 2011r. Był wtedy ubezpieczyciel, który wymagał aby było dużo napisane, na całą stronę. W jednym oświadczeniu opisuje się nawet kilka szkód, jeżeli były w jednym transporcie. W samochodzie nr 1 doszło do uszkodzenia tyłu samochodu załadowanego na górze. A. D. zostawił za małą odległość do belki balkonowej. Uszkodzenie drugiego samochodu spowodowane było tym, że zbyt nisko opuścił górny pokład, aby samochody nie były załadowane zbyt wysoko na naczepie.

Dowód: zeznania świadka A. D. (00:15:43 – 01:29:53 minuta

rozprawy z dnia 13.12.2017r. k. 453-456 akt)

Kierowca w dniu 2 września 2011r. po załadunku zjechał na parking w P., na którym samochód spędził weekend. W dniu 5 września 2011r. ruszył do K., gdzie miał do wykonania serwis ogumienia. W tym celu musiał rozładować samochód. W serwisie (...) mógł mieć normalną naprawę lub naprawę tachografu, CB radia albo tego typu urządzeń. Kierowcy mogą jechać maksymalnie 13 godzin. Kierowcy parkują w P., bo jest to miejsce bezpieczne.

Dowód: zeznania świadka A. Ś. (k. 590 v akt)

Do obowiązków głównego mechanika powoda należała naprawa samochodów ciężarowych służących do przewożenia. Co trzy miesiące były wykonywane przeglądy tych samochodów, a główny przegląd był wykonywany raz w roku. Po każdym zjeździe był wykonywany przegląd bieżący. Sprawdzany był poziom wszystkich płynów, sprawność hamulców. Sprawdzany był również stan lohry, czy chodzą pokłady, czy sprawna jest hydraulika, czy nie ma wycieków. Samochód nie mógł wyjechać w trasę bez przeglądu, bez sprawdzenia.

Dowód: zeznania świadka J. B. (1) (k. 589v akt)

A. D. był dobrym kierowcą. Był sumienny, szybko pojął technikę ładowania. Szybko się usamodzielniał i przestał jeździć w tzw. podwójnej obsadzie. K. W. dokonywał szkoleń i egzaminów kierowców w zakresie załadunku, rozładunku, obsługi transportera, tachografu i wszelkich spraw związanych z czasem pracy. W tamtym czasie działał w firmie (...), do którego zgłaszano wszystkie szkody i tam były likwidowane. Odległość samochodu od belki balkonowej regulują przepisy. Nie może to być mniej niż pięć centymetrów. Wysokość zestawu z samochodami nie może przekroczyć czterech metrów. W tym celu opuszcza się górny pokład, ale zachowując bezpieczne odległości. Kierowcy wiedzieli, jakie to są odległości. Na tym polegały szkolenia. Oprócz tego każdy punkt załadunkowy ma kontrolera na placu, który sprawdza sposób załadowania samochodów. W S. też była taka osoba.

Dowód: zeznania świadka K. W. (k. 589 – 590 akt)

W dniu 7 września 2011r. (...) & Co. (...), spedytor B. sporządził zgłoszenie szkody w samochodzie (...) oraz w samochodzie (...).

Dowód: zgłoszenie szkody z 7.09.2011r. (k. 67 akt) , zgłoszenie szkody z

7.09.2011r.(k.112 akt)

W dniu 16 września 2011r. Kfz- (...) – (...) sporządził kalkulację naprawy na kwotę 2.550,55 euro. Za wykonanie kalkulacji wystawiono rachunek na kwotę 197,20 euro netto.

Dowód: kalkulacja sporządzona przez Kfz- (...) -Buro K.

GmbH (k. 90 – 97 akt) rachunek (k. 98 akt)

W dniu 26 września 2011r. R. W. wysłała do T. K. roboczą wersję procedury likwidacji szkód dla umowy ubezpieczenia (...), jak i instrukcję obsługi – standardy jakości (...). Zgodnie z procedurą likwidacji szkód zgłoszenie szkody powinno nastąpić w terminie dwóch dni roboczych, zgodnie z postanowieniem 7.6.1 OWU - (...) drogą e-mail pod adresem (...) na specjalnym opracowanym w tym celu formularzu wg załączonego wzoru. W procedurze wymieniono jakie dokumenty mają być sporządzone i jak powinien postępować kierowca.

Dowód: wiadomość mailowa do T. K. z 26.09.2011r. (k. 615

akt), Instrukcja obsługi – standardy jakości (k. 616 – 623), Procedura

Likwidacji S. do umowy (...) zawartej w Towarzystwie

(...) E. (...) (k. 624 – 626 akt)

W dniu 30 września 2011r. L. – und K. S.-B. wystawił rachunek z tytułu naprawy samochodu (...) na kwotę 2.675,44 euro netto. W dniu 30 września 2011r. (...) obciążył V. (...) kwotą 2.872,64 euro

Dowód: rachunek z 30.09.2011r. (k. 99 – 103 akt), rachunek nr (...) (k.

104 akt)

W dniu 4 października 2011r. kierowca A. D. złożył oświadczenie o szkodzie powstałej w czasie transportu na trasie S. – S.. Uszkodzeniu uległ samochód nr (...) – przytarta tylna klapa, w czasie transportu auto uderzyło o belkę poprzeczną balkonu autotransporterera. Uszkodzeniu uległ też samochód (...) – wgniecenie na dachu, w czasie transportu samochód podbiło do górnego pokładu. Kierowca zbyt nisko opuścił górny pokład aby zejść z wysokości zgodnie z kodeksem drogowym. A. D. był kierowcą autotransporterera, zatrudnionym przez powoda na umowę o pracę. Posiadał zaświadczenie lekarskie o zdolności do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy i orzeczenie psychologiczne o braku przeciwwskazań do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Przeszedł szkolenie i otrzymał instrukcję za i wylądunku. Został przeszkolony w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Dowód: oświadczenie A. D. z 4.10.2011r. (k. 66 akt), umowa o

pracę z 27.01.2011r. (k. 72 akt), karta stanowiska pracy (k. 77 – 81

akt), oświadczenie A. D. z 27.01.2011 (k. 82 akt),

skrótowa instrukcja za i wylądunku zaświadczenie lekarskie z

23.11.2010r., orzeczenie psychologiczne nr 915/18 z 21.08. 2008r.(k.

85 akt), zaświadczenie powoda z 23.11.2010r. (k. 76 akt), obsługa

codzienna (k. 87 akt), karta szkolenia wstępnego BHP (k. 88 – 89 akt)

W dniu 7 października 2011r. (...) & Co KG w B. wystawił rachunek za naprawę samochodu (...) na kwotę 1.366,17 euro.

Dowód: rachunek z 7.10.2011r. (k. 115-116 akt)

W dniu 10 października 2011r. V. (...) obciążył powoda kwotą 2.872,64 euro.

Dowód: pismo (...) z 10.10.2011r. Do

powoda (k. 105 akt)

W dniu 21 października 2011r. powód dokonał zgłoszenia szkody nr W11- (...), którym wskazał szacunkową wartość szkód na kwotę 8.500 zł.

Dowód: zgłoszenie szkody nr W11- (...) (k. 107 akt)

W dniu 21 października 2011r. powód dokonał zgłoszenia szkody nr W11- (...), którym wskazał szacunkową wartość szkód na kwotę 2.000 zł.

Dowód: zgłoszenie szkody nr W11- (...) (k. 118 akt)

S. P. był pracownikiem powoda od listopada 2011r. do maja 2012r. na stanowisku zastępcy kierownika działu jakości. Kierownikiem była wówczas M. F.. Zatrudniono go, by wykonywał obowiązki M. F., przebywającej na zwolnieniu lekarskim. Do jego obowiązków należało zgłaszanie szkód do ubezpieczyciela, przeprowadzanie szkoleń kierowców. Ubezpieczycielem był wówczas pozwany, z którym umowa została zawarta zanim przyjęto T. K. do pracy. Nie widział jednak żadnych umów, ani zawartych z pozwanym ani z brokerem. Szkody zgłaszane były do brokera firmy (...). Pierwszy kontakt z nią nie był pozytywny. R. W. nakrzczała na niego, twierdząc, że powód jest najgorszym przewoźnikiem. Powód miał obowiązek zgłaszania szkód w ciągu dwóch dni. Był to bardzo krótki czas. Powód miał własny wewnętrzny formularz zgłaszania szkód, który został zaakceptowany przez brokera. S. P. nie widział żadnych umów, wszystkie informacje miał przekazane ustnie przez T. K.. M. ze zgłoszeniami wysyłał do firmy (...) do pani W.. Najpierw odbierał pisemne oświadczenia od kierowców, kiedy wrócili do firmy. Kierowca miał obowiązek napisać samodzielnie oświadczenie o szkodzie. Nie mógł zgłaszać szkody bez oświadczenia kierowcy. Do zgłoszenia

należało również dołączyć wydruk z (...) dokumentujący trasę danego transportu i dokumentację zdjęciową jeśli była dostępna. Nigdy nie udało się dochować dwudniowego terminu do zgłoszenia szkody od momentu jej powstania. Codziennie było kilka szkód ale one mieściły się w jednym procencie wszystkich przewozów. Często R. W. wzywała mailowo S. P. o dosłanie jakichś dokumentów do zgłoszonej szkody. Decyzje o przyznaniu odszkodowania trafiały do księgowości. Szkody były niewielkie, w postaci odprysków lakieru, zadrapań na przewożonych samochodach, nie przekraczające kwoty 5.000 zł. Rozliczenie szkody odbywało się na podstawie faktur wystawianych przez warsztat naprawczy lub przez kompensatę. Nie było przypadku aby wypłacono odszkodowanie bez faktury. Pojazdy były zawsze naprawiane u dealera w wybranych warsztatach, Komisarz awaryjny zgodnie z umową z pozwanym miał być wzywany, gdy szkoda przekraczała 3.000 euro. Kierowca miał obowiązek powiadomić dział jakości, gdy zauważył szkodę. Jego obowiązkiem było również odnotowanie szkody w liście przewozowym. W momencie odbioru robił to pracownik odbiorcy. Zdarzał się sytuacje, gdy odbiorca żądał opinii rzeczoznawcy. Decyzję o zapłacie faktur firmom współpracującym podejmowano w dziale księgowości. Dział jakości tego nie robił. Dział jakości liczył ile jest szkód procentowo do przewozów.

Dowód: zeznania świadka S. P. (00:08:47 – 01:04:42 minuta rozprawy

z dnia 23.10.2019r. k.717v – 718 akt)

W piśmie z dnia 29 grudnia 2011r. powód wskazał obciążenie za szkody i braki transportowe z tytułu kosztu naprawy netto w kwocie 5.959,10 zł na podstawie rachunku wystawionego przez (...) & Co. (...). Szkoda dotyczyła samochodu V. o numerze nadwozia (...).

Dowód: numer szkody (k. 109 akt), pismo powoda z 30.12.2011r.– obciążenie

za szkody (k. 110 akt)

W piśmie z dnia 30 grudnia 2011r. powód wskazał obciążenia za szkody i braki transportowe z tytułu kosztu naprawy netto na 12.576,13 zł na podstawie rachunku wystawionego przez (...) & Co. (...). Szkoda dotyczyła samochodu V. o numerze nadwozia (...). Powód potwierdził zamówienie transportu od zleceniodawcy (...) & Co. (...) dokumentem (...) z 24 sierpnia 2012r. W dniu 2 września 2011r. załadowano samochody, które zostały rozładowane w S. w Niemczech w dniu 7 września 2011r. W dniu 30 grudnia 2011r. szkodzie której nadano numer (...). Kierowcą był A. D..

Dowód: numer szkody (k. 50 akt), pismo powoda z 30.12.2011r.– obciążenie

za szkody, potwierdzenie zamówienia transportu (k. 52 akt),

potwierdzenie zlecenia transportu (k. 53 akt), międzynarodowy

samochodowy list przewozowy CMR (k. 54 akt), wydruk z raportu

(...) trasy od 2.09.2011r. do 7.09.2011r.

W dniu 9 listopada 2011r. V. (...) obciążył powoda kwotą 1.366,17 euro z tytułu naprawy samochodu nr (...).

Dowód: pismo (...) z 9.11.2011r. do

powoda (k. 117 akt)

W dniu 13 stycznia 2012r. przedstawicielka powoda, specjalistka do spraw szkód finansowych U. K. oświadczyła, że powód nie posiada zlecenia transportowego ponieważ samochód V. (...) był transportowany na podstawie kontraktu (...) A – V. nr TR- (...).

Dowód: oświadczenie przedstawicielki powoda z 13.01.2012r. (k. 65 akt)

W dniu 24 stycznia 2012r. przedstawicielka powoda oświadczyła, że powód nie posiada zlecenia transportowego ponieważ samochód V. (...) był transportowany na podstawie kontraktu V. (...) – (...) nr TR- (...).

Dowód: oświadczenie przedstawicielki powoda z 24.01.2012r. (k. 111 akt)

W dniu 3 lutego 2012r. powód przelał na rachunek bankowy (...) kwotę 3.477,82 euro.

Dowód: potwierdzenie transakcji z 3.02.2012r. (k. 120v akt)

W dniu 10 lutego 2012r. powód przelał na rachunek bankowy V. (...) kwotę 3.799,33 euro. Była to spółka córka firmy (...). W umowie ramowej z V. z 2009r. oprócz ogólnych przepisów były szczegółowe warunki wykonywania przewozów na poszczególnych trasach. Miała ona kilkadziesiąt stron. W umowie tej wskazywano również jaka jest procedura likwidacji szkody

Dowód: potwierdzenie transakcji z 10.02.2012r. (k. 106 akt), zeznania świadka

T. K. (00:28:32 – 00:29:49 minuta rozprawy z dnia 7

grudnia 2018r. k.660 – 661 akt)

W dniu 13 lutego 2012r. dokumenty o numerze (...) zostały odebrane, co zostało potwierdzone nieczytelnym podpisem.

Dowód: potwierdzenie odbioru dokumentów w dniu 13.02.2012r. (k. 108 akt)

W dniu 27 lutego 2012r. dokumenty o numerze (...) zostały odebrane, co zostało potwierdzone nieczytelnym podpisem.

Dowód: potwierdzenie odbioru dokumentów w dniu 27.02.2012r. (k. 119 akt)

W obu przypadkach (roszczeniach strony powodowej) mogło dojść do uszkodzeń pojazdów, których dotyczą poszczególne roszczenia. Brak jest przesłanek, na podstawie których można wykluczyć możliwość powstania uszkodzeń pojazdów w obu przypadkach. Koszty naprawy są współmierne do rozmiaru powstałych uszkodzeń.

Dowód: opinia biegłego sądowego P. L. (k. 797 – 824 akt)

W dniu 4 września 2013r. powód wniósł do Sądu Rejonowego w Kaliszu V Wydział Gospodarczy wniosek o zawiązanie pozwanego do próby ugodowej w sprawie o zapłatę odszkodowania w łącznej kwocie 665.731,15 zł. Do wniosku załączono zestawienie szkód niewypłaconych. W odpowiedzi na wniosek pełnomocnik pozwanego podniósł zarzut niewłaściwości sądu. Pozwany nie stawiał się na posiedzeniu pojednawczym.

Dowód: wniosek z załącznikami (k. 2 – 51 akt), protokół posiedzenia z dnia

27 listopada 2013r. (k. 84 akt) akta Sądu Rejonowego w Kaliszu sygn. akt V GCo 578/13

Sąd ustalił powyższy stan faktyczny na podstawie powołanych wyżej dokumentów, zeznań świadków A. D., T. K., J. B. (1), K. W., A. Ś., M. F. i S. P., opinii biegłego P. L. oraz częściowo zeznań prezesa zarządu powoda S. J..

Sąd na podstawie art. 302 §1 k.p.c. ograniczył dowód z zeznań stron do przesłuchania powoda albowiem pozwany nie stawiał się na rozprawę mimo prawidłowego wezwania pod rygorem pominięcia dowodu z jego zeznań.

Sąd nie dał wiary zeznaniom prezesa zarządu powoda, że wiele szkód zgłaszanych przez dealerów powód odrzucał, wykazując że nie były to szkody transportowe. Szkodami zajmował się dział jakości, a przesłuchani pracownicy tego działu nie wskazali na takie okoliczności. Z ich zeznań wynikało, że nie kwestionowali nigdy prawidłowości zgłaszanych szkód i wysokości nakładanych z tego tytułu na powoda obciążeń. Nie znalazły również potwierdzenia w ustaleniach

stanu faktycznego zeznania prezesa zarządu powoda, że obowiązek zgłoszenia szkody wynoszący dwa dni od jej wystąpienia wobec nierealności tego warunku zmieniono na dwa dni od jej wystąpienia lub zgłoszenia szkody przez finalnego odbiorcę. Nie znalazły również potwierdzenia w zeznaniach pracowników działu jakości zeznania prezesa zarządu powoda, że dział jakości negocjował z finalnym odbiorcą wysokość odszkodowania.

Sąd zważył co następuje:

Zgodnie z przewidzianym w punkcie 12.4.1 zapisem Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej P. (...) Przesyłek w wersji (...) (OWU - (...)PL), stanowiących integralną część Polisy Ubezpieczenia OC P. (...) i Polisy Ubezpieczenia OC Spedytora numer (...)OKO z dnia 28 lutego 2011r., stanowiącej umowę stron, ważność umowy ubezpieczenia, jej wykładnia prawa i obowiązki stron oraz wszelkie wynikające z tej umowy znamiona stanów faktycznych podlegają zgodnie z umową wyłącznie prawu polskiemu, przy czym sądem właściwym – nawet, gdy przepisy mającego zastosowanie międzynarodowego prawa prywatnego wskazują inne prawo lub właściwość innego sądu – do rozpatrywania sporów powstałych pomiędzy ubezpieczającym a ubezpieczycielem jest sąd w Polsce.

Ponadto należy zwrócić uwagę, że przedmiotem postępowania były roszczenia wynikające z art. 17 ust 1 i 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), zgodnie z którym przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. Przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął.

Odpowiedzialność pozwanego z tytułu szkód wyrządzonych przez powoda wynika natomiast z zawartej umowy ubezpieczenia. Zgodnie z art. 822 § 1 kodeksu cywilnego przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, względem których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo osoba na rzecz, której zostaje zawarta umowa ubezpieczenia.

Roszczenie powoda nie uległo przedawnieniu. Zgodnie z art. 819 § 1 k.c. roszczenia z umowy ubezpieczenia przedawniają się z upływem lat trzech. Wniesienie do sądu wniosku o zawezwanie do próby ugodowej, zgodnie z art. 123 § 1 pkt 1 k.c. przerwało bieg przedawnienia.

Powództwo podlegało jednak oddaleniu w całości albowiem pozostałe zarzuty pozwanego były zasadne.

Roszczenie powoda objęło dwie szkody w samochodach przewożonych tym samym transportem. Z międzynarodowego listu przewozowego CMR wynika, że nadawcą, zgodnie z pieczęcią w rubryce 22. jest (...) Spółka z o.o. w P. lub zgodnie z odręcznym wpisem w rubryce 1. (...) S.. Do załadunku doszło w S. w dniu 2 września 2011r., a odbiorcą był J. B. (2) w S., Niemcy w dniu 7 września 2011r. W treści listu przewozowego wpisano numery VIN przewożonych samochodów, wśród których znajdują się numery samochodów uszkodzonych, będących przedmiotem sporu. W treści listu przewozowego znajdują się ponadto odrębne dopiski sporządzone w języku niemieckim, dla Sądu niezrozumiałe.

Zgodnie z art. 13 Konwencji CMR odbiorca przesyłki jest uprawniony do dochodzenia roszczeń od przewoźnika z tytułu utraty przesyłki. Konwencja nie reguluje jednak, czy odbiorca uprawniony jest do dochodzenia roszczeń z innych tytułów, jak na przykład z tytułu uszkodzenia przesyłki. W związku z brakiem regulacji w tym zakresie należy przyjąć rozwiązanie wynikające z prawa krajowego, a w szczególności art. 75 ust. 3 pkt 2 ustawy Prawo przewozowe uprawniający nadawcę lub odbiorcę, w zależności od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania przesyłką, do zgłaszania roszczeń wobec przewoźnika. Z dokumentów załączonych przez powoda, żaden z dokumentów nie został sporządzony przez odbiorcę przesyłki wymienionego w dokumencie CMR.

Powód przedstawił jedynie sporządzony przez siebie dokument - potwierdzenie zamówienia transportu (...), w którym wskazano zleceniodawcę (...) & CO. (...) w W. oraz zbiorczo wskazano numery VIN prawdopodobnie przewożonych samochodów. Powód nie przedstawił jednak żadnego dokumentu, z którego wynikałoby, że wskazany

podmiot dokonał zlecenia transportu. Z oświadczenia pracownicy powoda z 13 stycznia 2012r. wynika, że powód nie posiadał zlecenia transportowego, a samochód transportowany był na podstawie kontraktu (...) A – V. nr TR- (...). Tego kontraktu powód jednak nie przedstawił. Ponadto do pozwu załączono dokument w języku niemieckim z dnia 7 września 2011r. wystawiony przez (...) & Co. (...) stanowiący prawdopodobnie zgłoszenie szkody, nie wyjaśniając uprawnień tego podmiotu wobec powoda. Pozostałe dokumenty w języku niemieckim również nie zostały przetłumaczone. Powód nie poparł żadnym dokumentem uprawnienia V. (...) do wezwania go do zapłaty odszkodowania i uregulowania na rzecz tego podmiotu żądanej kwoty. Należy uznać zasadność żądań powoda w toku postępowania likwidacyjnego o uzupełnienie przez pozwanego złożonej dokumentacji.

Zgodnie z punktem 7.6.3 powodowi nie wolno było bez zgody pozwanego wypłacić zadanego odszkodowania.

Powód nie spełnił tych żądań pozwanego, nie wykazał uprawnienia podmiotu, któremu wypłacił odszkodowania do jego otrzymania. Powód nie uzupełnił tych braków również w toku postępowania sądowego. Z zeznań powoda i świadków wynika, że powód posiadał kontrakty z producentami samochodów regulujące również szczegółowo kwestie likwidacji szkód, jednakże nie przedstawił ich ani pozwanemu w toku likwidacji szkody ani sądowi.

Sąd podzielił zarzut pozwanego, że powód naruszył postanowienia wiążących go OWU - (...) PL, a w szczególności punktów 7.6 i 8. Z uwagi na te naruszenia pozwany w oparciu o pkt 7.1.2 zwolniony był z obowiązku świadczenia odszkodowania.

O kosztach postępowania Sąd orzekł na podstawie wynikającej z art. 98 k.p.c. zasady odpowiedzialności za wynik procesu i obciążył nimi w całości przegrywającego spór powoda.

Na koszty postępowania, które powód ma obowiązek zwrócić pozwanemu złożyło się wynagrodzenie pełnomocnika pozwanego ustalone w oparciu o § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. z 5 listopada 2015r. poz. 1800 w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2016r. do 26 października 2016r.) wraz z opłatą skarbową od pełnomocnictwa. Ponadto Sąd nakazał ściągnąć od powoda na rzecz Skarbu Państwa część nie pokrytych zaliczkami kosztów wynagrodzenia tłumacza i biegłego, które zostały przez niego tymczasowo poniesione.

sędzia Magdalena Berczyńska-Bruś