



Sygn. akt V CSK 712/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 października 2016 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Krzysztof Strzelczyk (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Mirosław Bączyk

SSN Iwona Koper

Protokolant Ewa Zawisza

w sprawie z powództwa K. S.

przeciwko Towarzystwu Ubezpieczeń i Reasekuracji "(...)" Spółce Akcyjnej
w W.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Cywilnej w dniu 29 września 2016 r.,
skargi kasacyjnej powoda od wyroku Sądu Okręgowego Sądu Gospodarczego
w O.

z dnia 4 września 2015 r., sygn. akt VI Ga .../15,

1) oddala skargę kasacyjną,

**2) zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 1800 (tysiąc
osiemset) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania
kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 18 grudnia 2014 r. Sąd Rejonowy w O. oddalił skierowane
przeciwko Towarzystwu Ubezpieczeń i Reasekuracji „(...)” S.A. z siedzibą w W.

powództwo K. S., prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Międzynarodowy Transport Drogowy z siedzibą w N., o zapłatę kwoty 55.000 złotych z ustawowymi odsetkami od dnia 17 sierpnia 2011 r. tytułem częściowej rekompensaty szkody, jaką poniósł wykonując zlecenie transportowe. Podstawę wypłaty miała stanowić zawarta przez strony umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i międzynarodowym.

W uzasadnieniu tego rozstrzygnięcia Sąd Rejonowy wskazał, że powód otrzymał zlecenie transportowe od spółki L. AB z siedzibą w V. w Szwecji na przewóz kontenera mieszkalnego na trasie B. (Szwecja) – T. (Włochy). Właściciel przewożonego towaru – C. AB zlecił transport spółce D. AB, która następnie zleciła transport spółce L. AB, a ta z kolei powodowi. Międzynarodowy list przewozowy z dnia 23 sierpnia 2010 r. nie zawierał danych dotyczących przewoźnika. Nie było też w nim żadnego wpisu w rubryce „podpis i pieczęć przewoźnika”.

W czasie zleconego powodowi transportu, dnia 25 sierpnia 2010 r., zaszła konieczność przeładunku towaru. W trakcie przeładunku doszło do uszkodzenia kontenera. Wysokość szkody wyniosła 457.911 SEK (kron szwedzkich). Właściciel towaru otrzymał odszkodowanie od swojego ubezpieczyciela C. SA, który obciążył powyższą kwotą D. AB a następnie ta spółka obciążyła spółkę L. AB. Zlecająca powodowi przewóz spółka L. AB potrąciła w ramach wzajemnych rozliczeń z powodem kwotę odszkodowania w wysokości 457.911 SEK. Powód niezwłocznie po zdarzeniu zgłosił szkodę do swojego ubezpieczyciela - (...) Towarzystwo Ubezpieczeń S.A., który ostatecznie w piśmie z dnia 4 sierpnia 2011 r. odmówił wypłaty odszkodowania, ponieważ w treści przekazanego ubezpieczycielowi w toku postępowania szkodowego listu przewozowego CMR z dnia 23 sierpnia 2010 r. powód nie został wskazany, jako przewoźnik. Wobec tego powód przy piśmie z dnia 17 września 2012 r. uzupełnił przedstawioną dokumentację przez załączenie listu przewozowego CMR wystawionego w dniu 2 sierpnia 2012 r. przez L. AB na transport od C. AB do odbiorcy S. wykonywany przez powoda w dniach od 23 do 25 sierpnia 2010 r. Ubezpieczyciel podtrzymał swoje stanowisko podnosząc, iż nie został przedstawiony list przewozowy CMR wystawiony na ubezpieczającego.

Następcą (...) Towarzystwa Ubezpieczeń S.A. jest na podstawie art. 494 § 1 k.s.h. Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji „(...)” S.A. z siedzibą w W.

Oceniając ustalone fakty Sąd Rejonowy w O. uznał za decydujące rozstrzygnięcie kwestii, czy w trakcie wykonywania przewozu zaistniało zdarzenie objęte ochroną ubezpieczeniową, która to okoliczność stanowiłaby - stosownie do treści art. 822 § 2 k.c. - podstawę do odmowy wypłaty powodowi odszkodowania

Według Sądu Rejonowego warunkiem powstania ochrony ubezpieczeniowej było wykonywanie przez ubezpieczającego przewozu przesyłki na podstawie listu przewozowego. Powyższe wynika wprost z § 4 ust. 1 Ogólnych warunków Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego zatwierdzonych uchwałą Zarządu (...) TU S.A. z dnia 23 sierpnia 2006 r. (OWU). Stosownie do tego zapisu, przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna ubezpieczającego wynikająca z zarobkowego przewozu przesyłek w międzynarodowym transporcie drogowym z tytułu zawartych umów o przewóz, potwierdzonych listami przewozowymi CMR wystawionymi na ubezpieczającego. Sąd Rejonowy zwrócił uwagę, że dopiero po odmownej decyzji ubezpieczyciela, niemal dwa lata po faktycznie wykonanym przewozie, został wystawiony kolejny list przewozowy, w którym zostały wpisane dane powoda, jako przewoźnika. Podkreślił, iż przedmiotem sporu nie było to, że przewóz został zlecony powodowi i ten faktycznie wykonywał przewóz. Treść listu przewozowego CMR była jednakże istotna dla ustalenia zakresu ochrony udzielonej powodowi przez ubezpieczyciela ubezpieczeniowej, co wynika z cytowanego § 4 ust. 1 OWU. Ochrona została bowiem udzielona tylko na podstawie określonego dokumentu, czyli listu przewozowego CMR ze wskazaniem ubezpieczającego, jako przewoźnika, przy czym list przewozowy CMR powinien być wystawiony przed rozpoczęciem przewozu lub rozpoczęciem transportu. Tego warunku nie spełniał list przewozowy z dnia 23 sierpnia 2010 r.

Sąd Okręgowy w O. wyrokiem z dnia 4 września 2015 r., który oddalił apelację powoda wniesioną od wyroku Sądu Rejonowego w O., zaaprobował dotychczasowe ustalenia faktyczne uznając, wbrew zarzutom apelacji, że podstawą tych ustaleń były prawidłowe postanowienia OWU. Sąd Okręgowy podkreślił, że strony umówiły się, jakie muszą być spełnione warunki, aby ubezpieczający

mógł skorzystać z dobrodziejstwa zawarcia umowy i domagania się odszkodowania. List przewozowy CMR wystawiony na ubezpieczającego, jako przewoźnika, powinien być przedstawiony wraz ze zgłoszeniem szkody i nie można tego braku sanować *post factum* przez wystawienie nowego listu przewozowego lub uzupełnienie zapisów wcześniej wystawionego listu przewozowego, w którym powód nie został wskazany, jako przewoźnik finalnie wykonujący umowy przewozowe.

Powód wniósł skargę kasacyjną od wyroku Sądu drugiej instancji. Zarzucił w niej naruszenie art. 5 ust. 1 w zw. z art. i 9 ust. Konwencji z dnia 19 maja 1956 r. o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (Konwencja CMR) przez błędną wykładnię i uznanie, że list przewozowy CMR powinien zostać wystawiony przed rozpoczęciem realizacji przewozu. Poza tym, zdaniem skarżącego został naruszony art. 822 § 2 w zw. z art. 65 § 1 i 2 k.c. przez błędną wykładnię polegającą przede wszystkim na uznaniu, że warunkiem udzielenia ochrony ubezpieczeniowej było realizowanie przewozu na podstawie listu przewozowego CMR wystawionego na ubezpieczającego a nie przedłożenie listu przewozowego CMR wystawionego na ubezpieczającego, jako potwierdzenie zawartej przez ubezpieczającego umowy przewozu, a w konsekwencji niewłaściwe zastosowanie tych przepisów. Na tych podstawach powód wniósł o uchylenie wyroku Sądu Okręgowego i jego zmianę przez uwzględnienie powództwa ewentualnie uchylenie wyroku Sądu Okręgowego i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi drugiej instancji.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Jak trafnie przyjął Sąd Okręgowy, istota sporu nie sprowadza się do tego, czy powód był faktycznie przewoźnikiem przesyłki, która została uszkodzona w trakcie przewozu, ale koncentruje się na kwestii, czy doszło wypadku ubezpieczeniowego przewidzianego przez strony umowy ubezpieczenia, decydującego o powstaniu odpowiedzialności ubezpieczyciela. Zgodnie z art. 822 § 2 k.c. wypadek ubezpieczeniowy jest zdarzeniem przewidzianym w umowie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, które stanowi przyczynę uzasadniającą odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń, o ile nastąpi w okresie ubezpieczenia i jego następstwem jest szkoda. Stosownie do § 4 ust. 1 OWU mających

zastosowanie do umowy stron, przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna ubezpieczyciela wynikająca z zarobkowego przewozu przesyłek międzynarodowym transporcie z tytułu zawartych umów o przewóz, potwierdzonych listami przewozowymi CMR wystawionymi na ubezpieczającego.

Wbrew stanowisku skarżącego, Sady obu instancji dokonały analizy tego postanowienia OWU, które zostało dwukrotnie cytowane w pisemnych motywach wyroku, przy czym wymaganiu, aby umowy o przewóz były „potwierdzone listami przewozowymi CMR wystawionymi na ubezpieczającego” nadały takie znaczenie, że warunkiem powstania ochrony ubezpieczeniowej było wykonywanie przez ubezpieczającego przewozu przesyłki na podstawie listu przewozowego CMR wystawionego na ubezpieczającego. Taka wykładnia umowy stron była usprawiedliwiona i nie doszło do zarzucanego naruszenia art. 822 § 2 w związku z art. 65 § 1 i 2 k.c. Zważyć trzeba, że zawarte w § 4 ust. 1 OWU wymaganie dotyczyło wystawienia na ubezpieczyciela listu przewozowego CMR, czyli dokumentu przewozowego odpowiadającego wymaganiom Konwencji CMR. Oznacza to, że warunki wystawienia tego dokumentu, jego formę oraz czas wystawienia określa Konwencja CMR. Jeżeli dokument ten nie spełnia któregokolwiek z tych warunków, nie może być uznany za list przewozowy w rozumieniu Konwencji CMR, co w konsekwencji w ubezpieczeniowym stosunku prawnym łączącym stronami umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej oznacza, iż nie doszło do zdarzenia, za które odpowiedzialność ponosi ubezpieczyciel.

Według Konwencji CMR, pomimo iż list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy przewozu jego brak, czy też jego nieprawidłowości nie oznaczają, że nie doszło do zawarcia umowy przewozu (art. 4 Konwencji CMR). Ten fakt nie pozostaje jednak bez wpływu na wynikające z łączącej strony umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obowiązki ubezpieczyciela. Brak dokumentu spełniającego warunki listu przewozowego CMR wystawionego na powoda, jako przewoźnika, stanowi uzasadnioną podstawę do wykluczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela. Jak wskazał Sąd Apelacyjny w uzasadnieniu wyroku z dnia 30 października 2009 r., tego rodzaju postanowienie nie jest

pozbawione jakiegokolwiek znaczenia dla stron umowy ubezpieczenia, gdyż stwarza łatwość określenia, w jakiej sytuacji znalazł się ubezpieczający.

Pomijając nieuwzględnioną przez Sądy i niepodnoszoną przez strony kwestię braku podpisów na dokumencie złożonym przez powoda po wykonaniu przewozu należy zważyć, że przedstawiony pierwotnie przez powoda list przewozowy, wystawiony dnia 23 sierpnia 2010 r., nie zawierał danych dotyczących przewoźnika. Ochrona ubezpieczeniowa ubezpieczyciela została udzielona tylko na podstawie określonego dokumentu, którym był list przewozowy CMR ze wskazaniem ubezpieczającego jako przewoźnika. Nie ma podstaw do uznania, że przedstawiony przez powoda dokument wystawiony 2 sierpnia 2012 r. wskazujący powoda, jako przewoźnika wykonującego przewóz w dniach 23 - 25 sierpnia 2010 r. spełnia wymagania przewidziane w umowie ubezpieczenia pozwalające uznać, iż doszło do wypadku usprawiedliwiającego odpowiedzialność ubezpieczyciela. Dokument wystawiony w związku z międzynarodowym transportem drogowym, aby spełniał kryteria listu przewozowego CMR, powinien być wystawiony najpóźniej z chwilą rozpoczęcia przewozu. Przemawia za tym treść art. 5 Konwencji CMR., który poza określeniem warunków formalnych listu przewozowego stanowi, iż list przewozowy wystawia się w trzech oryginalnych egzemplarzach, przy czym pierwszy egzemplarz wręcza się nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, a trzeci zatrzymuje przewoźnik. Tak określone warunki wyznaczają jednocześnie końcowe ramy czasowe wystawienia listu przewozowego. Skoro ma on towarzyszyć przesyłce powinien być wystawiony do chwili rozpoczęcia przewozu. Podobny wniosek można wyciągnąć na podstawie art. 9 ust. 1 Konwencji CMR, który przyjmuje, że w braku dowodu przeciwnego list przewozowy stanowi dowód przyjęcia towaru przez przewoźnika jak również na podstawie art. 13 ust. 1 Konwencji CMR przewidującego po stronie odbiorcy towaru prawo żądania od przewoźnika wydania nie tylko towaru ale także prawo żądania od przewoźnika wydania za pokwitowaniem drugiego egzemplarza listu przewozowego.

Z tych względów należy podzielić stanowisko Sądu drugiej instancji, iż nie zostały spełnione, określone w umowie stron warunki konieczne dla powstania odpowiedzialności pozwanego Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji, a braku listu przewozowego CMR wystawionego na ubezpieczającego jako przewoźnika nie

konwaliduje złożenie przez powoda kolejnego dokumentu wystawionego niespełna dwa lata od wykonania przewozu towaru wskazującego powoda jako podmiot, który wykonał przewóz towaru. Przyjętą przez Sąd drugiej instancji interpretację wymagania przewidzianego w § 4 ust. 1 OWU potwierdza zawarty w § 16 ust. 6 pkt 9a obowiązek dostarczenia ubezpieczycielowi wraz ze zgłoszeniem roszczenia oryginału listu przewozowego (egzemplarza dla przewoźnika).

Z tych wszystkich względów Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. oddalił skargę kasacyjną powoda rozstrzygając o kosztach postępowania kasacyjnego na podstawie art. 99 w zw. z art. 391 § 1, 398²¹ k.p.c.

db

R. G.