

Sygn. akt VI GC 1348/19

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 09 czerwca 2021 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący: SSR Justyna Supińska

Protokolant: sekr. sądowy Marta Denc

po rozpoznaniu w dniu 21 maja 2021 roku w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa **G. – (...) (...). z siedzibą w Č.**

przeciwko **(...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G.**

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. na rzecz powoda G. – (...) (...) z siedzibą w Č. kwotę 1 600 euro (jeden tysiąc sześćset euro) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych liczonymi za okres od dnia 27 stycznia 2018 roku do dnia zapłaty;

II. zasądza od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. na rzecz powoda G. – (...) (...) z siedzibą w Č. kwotę 166,83 złotych (sto sześćdziesiąt sześć złotych osiemdziesiąt trzy grosze);

III. zasądza od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. na rzecz powoda G. – (...) (...) z siedzibą w Č. kwotę 3 067 złotych (trzy tysiące sześćdziesiąt siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;

IV. nakazuje ściągnąć od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 134,55 złotych (sto trzydzieści cztery złote pięćdziesiąt pięć groszy) tytułem zwrotu kosztów poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa.

Sygn. akt VI GC 1348/19

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 28 lutego 2019 roku powód G. – (...) (...). z siedzibą w Č. (Słowacja) domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. kwoty 1 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych liczonymi za okres od dnia 27 stycznia 2018 roku do dnia zapłaty oraz kwoty 166,83 złotych, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, że wykonał na zlecenie pozwanego na podstawie umów z dnia 30 listopada 2017 roku i z dnia 01 grudnia 2017 roku przewozy i że w związku z ich prawidłowym wykonaniem wystawił pozwanemu fakturę numer (...) na kwotę 1 600 euro z terminem płatności do dnia 26 stycznia 2018 roku, której pomimo upływu terminu płatności pozwany nie uregulował.

Powód wskazał także, że po wykonaniu przewozu pozwany nadesłał powodowej spółce oraz J. G. noty obciążeniowe stanowiące refaktury kosztów w związku z rzekomo spóźnionym transportem wraz z oświadczeniami o potrąceniu. Powód nie zgadzając się z argumentacją pozwanego odesłał noty obciążeniowe bez ich księgowania i zaprzeczył,

aby strony uzgodniły, że dostawa musi nastąpić z zachowaniem ściśle określonej godziny (termin fix), jak również że doszło pomiędzy stronami do ustalenia klauzuli specjalnego interesu w dostawie i określenia wynagrodzenia z tego tytułu. Powód wskazał, że w trakcie wykonywania usługi informował pozwanego o opóźnieniu wywołanym trudnymi warunkami pogodowymi oraz o fakcie częściowego zamknięcia dróg na Słowacji. Ponadto z uwagi na ponadnormatywny wymiar, powód musiał czekać na asystę pilota i uzyskanie pozwolenia urzędowego. Czynności te uległy ponadstandardowemu wydłużeniu prawdopodobnie z uwagi na warunki pogodowe, czego powód nie mógł przewidzieć.

Powód wyjaśnił, że na kwotę dochodzoną pozwem składa się wynagrodzenie za wykonany przewóz w kwocie 1 600 euro oraz kwota 166,83 złotych tytułem rekompensaty za koszty odzyskiwania należności.

W odpowiedzi na pozew pozwany (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. podniósł zarzut niewłaściwości miejscowej Sądu Rejonowego w Bydgoszczy (skutkiem czego w związku z uznaniem tego zarzutu za zasadny sprawa została przekazana do Sądu Rejonowego w Gdyni) oraz wniósł o oddalenie powództwa podnosząc w pierwszej kolejności zarzut braku legitymacji czynnej w sporze o zapłatę należności za przewóz wskazany w pozwie. Pozwany podniósł bowiem, że zgodnie ze zleceniem transportowym przewóz został zlecony J. G. prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą (...) z siedzibą w J.. Nadto również cała korespondencja mailowa prowadzona była z tym podmiotem, a nie ze słowacką spółką, zaś w otrzymywanych wiadomościach mailowych zawarta była tzw. „stopka” firmowa J. G.. Pozwany wskazał, że to powyższa korespondencja była podstawą zawarcia umowy, z niewiadomych pozwanemu przyczyn fakturę za zlecony przewóz wystawił natomiast powód. Pozwany podniósł, że nawet jeżeli de facto przewóz wykonywany był przez powoda, to był on wykonywany jako podzlecenie, co nie wpływa na okoliczność, że powód nie jest bezpośrednim wierzycielem pozwanego i odwrotnie. Nadto pozwany wskazał, że również cała korespondencja dotycząca not obciążeniowych wystawionych w styczniu 2018 roku była prowadzona wyłącznie w imieniu J. G.. W ocenie pozwanego w świetle powyższego nie budzi wątpliwości, że powodowa spółka nie posiada legitymacji w dochodzeniu frachtu za przedmiotowe zlecenie, o czym pozwany poinformował powoda już w odpowiedzi na wezwanie do zapłaty.

Z ostrożności procesowej pozwany podniósł również zarzut przedawnienia roszczenia wskazując, że powód wymagalność swojego roszczenia określił na dzień 27 stycznia 2018 roku, zaś pozew w niniejszej sprawie został wniesiony w dniu 28 lutego 2019 roku, natomiast zgodnie z treścią art. 32 ust. 1 Konwencji CMR termin przedawnienia wynosi 1 rok. Co więcej, zdaniem pozwanego przedawnienie nastąpiło również biorąc za podstawę art. 31 ust. 1 pkt c) Konwencji CMR, który określa początek terminu przedawnienia dla „innych przypadków” na dzień po upływie 3 miesięcy od zawarcia umowy. Pozwany wskazał, że strony zawarły umowę w dniu 24 listopada 2017 roku, a zatem roczny termin przedawnienia rozpoczął się w dniu 25 lutego 2018 roku i skończył się w dniu 25 lutego 2019 roku.

Pozwany podniósł również zarzut potrącenia własnej wierzytelności wobec powoda z tytułu jego odpowiedzialności za opóźnienie w przewozie wskazując, że wbrew twierdzeniom powoda zlecenie objęte było specjalnym interesem w dostawie na kwotę 10 000 euro. Termin rozładunku ustalony został natomiast na dzień 05 grudnia 2017 roku o godzinie 9:00. Dostarczenie ładunku nastąpiło w tym samym dniu, jednak dopiero o godzinie 13:00, podczas gdy w zleceniu termin dostawy został oznaczony jako termin nieprzekraczalny fix. Z powodu zaistniałych opóźnień w dostawach ładunku ich nadawca nałożył na pozwanego karę umowną udokumentowaną notą debetową na kwotę 8 904 euro, którą to należność pozwany uregulował ponosząc tym samym szkodę. W następstwie powyższego pozwany wystawił na rzecz powoda notę obciążeniową na kwotę 2 810 euro, a następnie złożył powodowi oświadczenie o potrąceniu tej kwoty z frachtem, którego powód dochodzi w niniejszym postępowaniu.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

J. G. prowadzący działalność gospodarczą pod firmą (...), G. – (...) (...). z siedzibą w Č., w której J. G. pełnił funkcję osoby uprawnionej do reprezentowania tej spółki i (...) – (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. pozostawali w stałych stosunkach gospodarczych.

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wielokrotnie zlecał zarówno J. G., jak i G. – (...) (...) z siedzibą w Č. przewozy towarów należących co (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B.. W przypadku zleceń od tego klienta zawsze był uzgodniony nieprzekraczalny termin dostawy oraz klauzula specjalnego interesu w dostawie.

zeznania świadka E. M. – protokół rozprawy z dnia 21 maja 2021 roku – k. 453-456 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:02:56-00:27:39)

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. przedstawił J. G. prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą (...) ofertę na wykonanie przewozu towaru – zbiornika podziemnego na trasie z B. do miejscowości S. ((...), Węgry). J. G. przyjął tę ofertę.

W dniu 24 listopada 2017 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. przedstawił J. G. prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą (...) ofertę na wykonanie przewozu towaru – zbiornika podziemnego na trasie z B. do miejscowości S. ((...), Węgry), informując go jednocześnie, że planowany termin załadunku ustalono na dzień 01 grudnia 2017 roku, zaś dostawy – na dzień 05 grudnia 2017 roku o godzinie 9:00. Powyższa oferta została wysłana drogą mailową na adres: (...)

J. G. przyjął powyższą ofertę za kwotę 1 600 euro.

Jeszcze tego samego dnia S. J. – spedytor (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. przesłała J. G. zlecenia przewozu towaru – zbiorników podziemnych na trasie z B. do miejscowości S. ((...), Węgry) i S. ((...), Węgry).

Zgodnie ze zleceniem do S. ((...), Węgry) towar miał zostać załadowany w dniu 01 grudnia 2017 roku o godzinie 10:00 i dostarczony odbiorcy w dniu 05 grudnia 2017 roku o godzinie 09:00, przy czym termin dostawy towaru został oznaczony w treści zlecenia jako termin fix. Jednocześnie w treści zlecenia wskazano, że przedmiotowy transport wykonywany jest w oparciu o klauzulę specjalnego interesu w dostawie (za cenę 400 euro mieszczącą się w cenie frachtu).

Wskazano także, że brak pisemnej odmowy przyjęcia zlecenia w ciągu jednej godziny od wysłania jest równoznaczny z przyjęciem tego zlecenia przez przewoźnika do realizacji.

J. G. przyjął zlecenie o powyższej treści.

Przed wykonaniem zlecenia J. G. zwrócił się do spedytora (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. – E. M. o zmianę zlecenia do miejscowości S. ((...), Węgry) na przewoźnika G. – (...) (...) z siedzibą w Č..

(...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. – E. M. wyraziła na to zgodę, choć do pisemnej zmiany zlecenia nie doszło.

wydruk rozmów na komunikatorze (...) k. 19-24, 59 akt, zlecenie – k. 52 akt, zeznania świadka S. J. – protokół rozprawy z dnia 08 listopada 2019 roku – k. 129-130 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:03:46-00:28:25), zeznania świadka J. G. – protokół rozprawy z dnia 19 stycznia 2021 roku przed Sądem Rejonowym w Bydgoszczy – k. 402-403 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:12:36-00:43:11), zeznania świadka E. M. – protokół rozprawy z dnia 21 maja 2021 roku – k. 453-456 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:02:56-00:27:39), wydruk wiadomości mailowych – k. 17-18, 58-58v akt

Transport zbiornika na trasie z B. do miejscowości S. ((...), Węgry) wykonywał kierowca M. M..

Transport ten, z uwagi na ponadgabarytowy rozmiar ładunku, wymagał asysty pilota na terenie Słowacji i Węgier.

Podczas wykonywania tego transportu na trasie przejazdu na odcinku drogi krajowej numer (...) pomiędzy miejscowością C. a K. panowały złe warunki pogodowe – występowały silne opady śniegu, w wyniku czego droga została zablokowana. W czasie gdy na tym odcinku trasy występował korek drogowy M. M. odbywał przerwę dla

kierowcy wymaganą przepisami prawa, aby po rozładowaniu zatoru od razu ruszyć w dalszą drogę. Na granicy polsko – słowackiej pilot oczekiwał na pojazd prowadzony przez M. M. pomimo spowodowanych opadami śniegu opóźnień. Natomiast na granicy słowacko – węgierskiej M. M. musiał oczekiwać na przybycie pilota, ponieważ w wyniku powstałego opóźnienia wcześniej oczekujący na ten transport pilot opuścił granicę.

Ładunek przewożony na podstawie zlecenia transportowego numer (...) został dostarczony do miejsca dostawy – S. ((...), Węgry) po umówionym terminie, w dniu 06 grudnia 2017 roku.

wydruk wiadomości mailowych – k. 17-18, 58-58v akt, wydruk rozmów na komunikatorze (...) k. 19-24, 59 akt, zeznania świadka M. M. – protokół rozprawy z dnia 31 stycznia 2020 roku – k. 202-205 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:12:36-00:43:11), zeznania świadka A. N. (1) – k. 352-355 akt, wierzytelne tłumaczenie – k. 356-361 akt, zeznania świadka J. G. – protokół rozprawy z dnia 19 stycznia 2021 roku przed Sądem Rejonowym w Bydgoszczy – k. 402-403 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:12:36-00:43:11), zeznania świadka E. M. – protokół rozprawy z dnia 21 maja 2021 roku – k. 453-456 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:02:56-00:27:39), zeznania świadka D. S. – protokół rozprawy z dnia 21 maja 2021 roku – k. 453-456 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:27:39-00:42:53)

Transport zbiornika na podstawie zlecenia transportowego numer (...) na trasie z B. do miejscowości S. ((...), Węgry) wykonywał kierowca D. S..

Transport ten nie wymagał asysty pilota.

Podczas wykonywania tego transportu na trasie przejazdu w Słowacji panowały złe warunki pogodowe – występowały silne opady śniegu, w wyniku czego droga została zamknięta na około 20 minut w celu umożliwienia odśnieżenia drogi. Po otwarciu drogi, pojazdy musiały poruszać się z bezpieczną prędkością dostosowaną do warunków na jezdni.

D. S. informował J. G. o zaistniałej sytuacji i możliwym opóźnieniu dostawy. Z uwagi na panujące warunki, w tym opady śniegu także na terenie W., nie było możliwe poruszanie się ze zwiększoną prędkością, by nadrobić zaistniałe opóźnienie.

W wiadomości mailowej z dnia 05 grudnia 2017 roku nadanej o godzinie 08:59 pracownik (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. – S. J. poinformowała J. G., że klient rozmawiał z kierowcą, który przekazał, że znajduje się około 300 kilometrów od miejscowości S. (miejsca dostawy).

Ładunek przewożony na podstawie zlecenia transportowego numer (...) został dostarczony do miejsca dostawy – S. ((...), Węgry) w dniu 05 grudnia 2017 roku około godziny 13:00.

W związku z tym, że zgodnie ze zleceniem termin dostawy oznaczony na dzień 05 grudnia 2017 roku godzina 09:00 (termin fix) zwrócono się do J. G. o podanie przyczyn opóźnienia.

list przewozowy – k. 25, 53 akt, zlecenie – k. 52 akt, wydruk wiadomości mailowych – k. 17-18, 58-58v akt, wydruk rozmów na komunikatorze (...) k. 19-24, 59 akt, zeznania świadka M. M. – protokół rozprawy z dnia 31 stycznia 2020 roku – k. 202-205 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:12:36-00:43:11), zeznania świadka J. G. – protokół rozprawy z dnia 19 stycznia 2021 roku przed Sądem Rejonowym w Bydgoszczy – k. 402-403 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:12:36-00:43:11), zeznania świadka E. M. – protokół rozprawy z dnia 21 maja 2021 roku – k. 453-456 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:02:56-00:27:39), zeznania świadka D. S. – protokół rozprawy z dnia 21 maja 2021 roku – k. 453-456 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:27:39-00:42:53)

W związku z opóźnieniem w dostawie transportów realizowanych na podstawie zleceń transportowych o numerach: (...) – S. ((...), Węgry) i (...) – S. ((...), Węgry) (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. (odbiorca towaru) obciążył (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. notą debetową numer 2/12/2017 na kwotę 8 904 euro. Powyższa należność została uregulowana przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. w dniu 31 stycznia 2018 roku.

nota debetowa – k. 60 akt, potwierdzenie przelewu – k. 61 akt

W dniu 12 grudnia 2017 roku G. – (...) (...). z siedzibą w Č. wystawił (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. fakturę numer (...) w kwocie 1 600 euro obejmującą wynagrodzenie za usługę transportową na trasie z B. do S. ((...), Węgry) wykonaną na podstawie zlecenia transportowego numer (...).

faktura – k. 26 akt

W dniu 12 stycznia 2018 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wystawił na rzecz G. – (...) (...). z siedzibą w Č. notę obciążeniową numer (...) na kwotę 2 810 euro tytułem refaktury kosztów wynikających ze spóźnienia pojazdu na dostawę do miejscowości S. ((...), Węgry).

nota obciążeniowa – k. 31 akt

Pismem z dnia 19 stycznia 2018 roku G. – (...) (...). z siedzibą w Č. wskazując, że działa także w imieniu i na rzecz J. G., w odpowiedzi na doręczoną mu w dniu 16 stycznia 2018 roku notę obciążeniową zakwestionował zasadność jej wystawienia podnosząc, że zgodnie z art. 30 ust. 3 Konwencji CMR opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy, który to termin upłynął dla zlecenia numer (...) i numer (...) odpowiednio w dniach: 25 grudnia 2017 roku i 26 grudnia 2017 roku.

Dalsza wymiana korespondencji nie doprowadziła do zmiany stanowiska stron.

pismo z dnia 19 stycznia 2018 roku wraz z dowodem nadania i odbioru – k. 27-29 akt, pismo z dnia 06 lutego 2018 roku – k. 32 akt

W dniu 08 lutego 2018 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. złożył G. – (...) (...). z siedzibą w Č. oświadczenie o potrąceniu wskazując, że dokonuje potrącenia swojej wierzytelności w kwocie 1 600 euro udokumentowanej notą obciążeniową numer (...) z dnia 12 stycznia 2018 roku z wierzytelnością G. – (...) (...). z siedzibą w Č. z tytułu usług wymienionych na fakturze o numerze (...) z dnia 12 grudnia 2017 roku na kwotę 1 600 euro. (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. wskazał, że po kompensacie wierzytelności pozostaje do zapłaty należność w kwocie 1 210 euro wynikająca z noty obciążeniowej numer (...) z dnia 12 stycznia 2018 roku.

oświadczenie o potrąceniu – k. 30 akt

Pismem z dnia 16 października 2018 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. zwrócił się do G. – (...) (...). z siedzibą w Č. o korektę faktury numer (...) wskazując, że została ona wystawiona przez podmiot, który według zlecenia nie był zleceniobiorcą, gdyż był nim J. G..

Do powyższego pisma (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. załączył notę obciążeniową numer (...) na kwotę 11 825,04 złotych tytułem refaktury kosztów wynikających ze spóźnienia pojazdu na dostawę do miejscowości S. ((...), Węgry), z terminem płatności do dnia 04 listopada 2018 roku, wystawioną J. G..

pismo z dnia 16 października 2018 roku – k. 56 akt, nota obciążeniowa numer (...) – k. 57 akt

Pismem z dnia 27 listopada 2018 roku G. – (...) (...). z siedzibą w Č. wezwał (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. do zapłaty kwoty 1 600 euro tytułem wynagrodzenia za wykonany przewóz na podstawie zlecenia numer (...) oraz kwoty 40 euro stanowiącej rekompensatę za koszty odzyskiwania należności, jednakże bezskutecznie.

wezwanie do zapłaty wraz z potwierdzeniem nadania i odbioru – k. 33-34 akt, odpowiedź na wezwanie do zapłaty – k. 35 akt

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wymienionych dowodów z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, których zarówno autentyczność, jak i prawdziwość w zakresie twierdzeń w nich zawartych, nie budziła wątpliwości Sądu, a zatem brak było podstaw do odmowy dania im wiary, tym bardziej, że nie były one kwestionowane w zakresie ich wiarygodności i mocy dowodowej przez żadną ze stron.

Pozostałe dokumenty nie miały znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy. W szczególności Sąd w żadnym zakresie nie oparł się na uzasadnieniu wyroku Sądu Rejonowego w Bydgoszczy z dnia 09 września 2020 roku (sygn. akt VIII GC 1928/19), Sąd rozpoznający niniejszą sprawę nie jest bowiem nim związany, tak w zakresie poczynionych ustaleń faktycznych, jak i wyrażonych w nim ocen prawnych.

Sąd ustalił stan faktyczny sprawy opierając się także na zeznaniach świadków S. J., A. N. (1), M. M., E. M., J. G. i D. S. w poniżej wskazanym zakresie, a nadto na załączonej do akt sprawy korespondencji mailowej i korespondencji prowadzonej za pośrednictwem komunikatora (...).

W tym zakresie Sąd podzielił w całości i przyjął za własny pogląd wyrażony w uzasadnieniu wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 25 lipca 2018 roku wydanego w sprawie o sygn. akt VII AGa 976/18, w którym wskazano, że wydruki takie należy traktować jako dowody z innych dokumentów niż wymienione w art. 243¹ k.p.c.: Zawierają one zapis obrazu (zrzut z ekranu) i należy do nich stosować odpowiednio przepisy o dowodzie z oględzin oraz dowodzie z dokumentów.

Odnosząc się do zeznań świadka S. J., to Sąd uznał je za wiarygodne w zakresie, w jakim świadek wskazała, że powód udzielił mailowo dwóch zleceń na przewóz towarów do S. ((...), Węgry) i do S. ((...), Węgry) J. G., powyższe znajduje bowiem potwierdzenie w treści zlecenia i korespondencji mailowej. Sąd miał jednakże na uwadze, że świadek E. M. – także spedytor pozwanego, która zajmowała się tym klientem wskazała, że po udzieleniu tychże zleceń, ale jeszcze przed wykonaniem przewozu J. G. zwrócił się do niej jako spedytora pozwanego o zmianę zlecenia do miejscowości S. ((...), Węgry) na przewoźnika G. – (...) (...). z siedzibą w Č., na co ona (będąc do tego uprawniona) wyraziła zgodę. Sąd zważył, że choć do pisemnej zmiany zlecenia nie doszło, to świadek E. M. kategorycznie wskazała, że dla pozwanego w przypadku tego przewozu zleceniobiorcą był właśnie G. – (...) (...). z siedzibą w Č.. Co więcej, z powyższym współgra także poczyniony przez świadka S. J., na spornym zleceniu odręczny dopisek (...), a także fakt, że po wystawieniu faktury przez powoda, pozwany nie domagał się jej zmiany i nie kwestionował jej w tym zakresie, a nawet wystawił temu podmiotowi notę obciążeniową numer (...) na kwotę 2 810 euro tytułem refaktury kosztów wynikających ze spóźnienia pojazdu na dostawę i złożył mu oświadczenie o potrąceniu. Dopiero zaś w listopadzie 2018 roku, kiedy wymieniana przez strony korespondencja nie przyniosła zmiany stanowisk stron i konflikt między nimi narastał, powód zaczął domagać się skorygowania faktury na J. G. i wystawił na ten podmiot notę obciążeniową.

Jednocześnie w ocenie Sądu niewiarygodne, bo sprzeczne z doświadczeniem życiowym i należyłą starannością jako pracownika pozwanego pozostają zeznania świadka S. J. w zakresie, w jakim wskazała ona, że nie dociekała dlaczego fakturę za przewóz do S. ((...), Węgry) wystawił powód, skoro zlecenie miało być realizowane przez inny podmiot, tym bardziej, że również na powoda wystawiła ona notę obciążeniową.

Powyższe okoliczności w ocenie Sądu jednoznacznie świadczą o tym, że choć do pisemnej zmiany zlecenia nie doszło, to strony zmodyfikowały je w zakresie zleceniobiorcy, którym w przypadku przewozu do S. ((...), Węgry) był G. – (...) (...). z siedzibą w Č., co przesądza zaś o tym, że zarzut pozwanego w zakresie braku legitymacji czynnej nie jest zasadny, o czym szerzej w poniższej części uzasadnienia.

W tym miejscu wskazać należy, że postanowieniem z dnia 31 stycznia 2020 roku Sąd oddalił wniosek powoda zawarty w piśmie z datą w nagłówku „dnia 08 stycznia 2020 roku” (data prezentaty: 2020-01-13, k. 170 akt) o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z zeznań świadka S. J. mając na uwadze, że świadek złożyła już zeznania na rozprawie w dniu 08 listopada 2019 roku w związku z podniesionym przez pozwanego zarzutem braku legitymacji czynnej, na którą to

rozprawę pełnomocnik powoda nie stawiał się bez usprawiedliwienia. Stąd też nie było żadnych podstaw do ponownego przeprowadzenia tego dowodu. Jednocześnie wskazać przy tym należy, że odnośnie powyższego postanowienia nie zostało zgłoszone przez powoda zastrzeżenie w trybie art. 162 k.p.c.

Odnosząc się natomiast do zeznań świadka E. M., to Sąd uznał je za wiarygodne w całości i oparł się na nich ustalając, że ze świadkiem po udzieleniu obu spornych zleceń kontaktował się J. G. w celu zmiany przewoźnika na jednym ze zleceń, tj. tym, które dotyczyło przewozu zbiornika do S. na W.. Świadek – pracownik pozwanego (spedytor) – co Sąd wziął pod uwagę oceniając jej zeznania – wyraźnie wskazała, że wyraziła na tę zmianę zgodę (co leżało w jej kompetencjach), tym bardziej, że pozwany współpracował z powodową spółką, zaś członkowie zarządu tej spółki i (...) powiązani byli rodzinnie oraz kategorycznie wskazała, że dla pozwanego w odniesieniu do tego zlecenia ostatecznie zleceniobiorcą był G. – (...) (...) z siedzibą w Č.. Sąd za wiarygodne uznał też jej zeznania, że z racji wielokrotnie wykonywanych przewozów dla klienta (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w B. pozostałe elementy zlecenia, takie jak samo zastrzeżenie klauzuli fix i klauzuli specjalnego interesu w dostawie, nie były przedmiotem uzgodnień stron, obie bowiem strony miały świadomość istnienia tych klauzul, a więc powód winien je wziąć pod uwagę w każdym przypadku kolejnego zlecenia i ustalania wysokości frachtu, tym bardziej, że po otrzymaniu mailowo treści zlecenia, także przyjął je.

Odnosząc się do zeznań świadka M. M., to jakkolwiek Sąd uznał je za wiarygodne, to miał na uwadze, że świadek wykonywał przewóz do S. ((...), Węgry), przy czym załadunek w tym przypadku miał miejsce dzień wcześniej niż przy przewozie do S. ((...), Węgry), zaś sam przewóz wymagał asysty pilota. W związku z tym wskazywane przez świadka okoliczności obfitych opadów śniegu jeszcze na terenie Polski i związany z tym korek drogowy, a następnie konieczność oczekiwania na pilota na terytorium W., pozostawały bez znaczenia dla ustalenia przyczyn opóźnień przy przewozie zbiornika do S. ((...), Węgry).

Zeznania świadka A. N. (1) nie wniosły do sprawy istotnych dla rozstrzygnięcia kwestii spornych okoliczności, tym bardziej, że pilotaż był wymagany w przypadku przewozu do S. ((...), Węgry), nie był on zaś konieczny w spornym przewozie do S. ((...), Węgry).

Odnosząc się do zeznań świadka J. G., to Sąd uznał je za wiarygodne w zakresie, w jakim świadek wskazał, że jeden z przewozów wymagał asysty pilota, drugi zaś nie, przy czym z treści zlecenia oraz zeznań świadka D. S. wynikało, że to on wykonywał sporny przewóz zbiornika do S. ((...), Węgry) i że przy tym przewozie nie było konieczności zapewnienia pilotażu, a także w zakresie, w jakim wskazał, że przyczyną opóźnienia w tym przypadku – o kilka godzin – były złe warunki atmosferyczne na trasie przewozu i związana z tym konieczność wolniejszej jazdy, znajduje to potwierdzenie w zeznaniach świadka D. S.. Natomiast Sąd nie dał wiary jego zeznaniom, że nie miał on wiedzy o terminie ustalonym jako fix, termin dostawy, w tym odnośnie godziny wynikał już bowiem z korespondencji mailowej, nadto wiedzę o konieczności rozładunku do konkretnej ustalonej godziny potwierdzili także kierowcy. Wreszcie Sąd miał na uwadze, że godzina rozładunku określona jako fix została wskazana w mailowym zleceniu przesłanym świadkowi, w treści zlecenia wskazano także, że przedmiotowy transport wykonywany jest w oparciu o klauzulę specjalnego interesu w dostawie (za cenę 400 euro). J. G. (w tym będąc jednocześnie uprawniony do reprezentowania powoda) przyjął zlecenie o powyższej treści, mimo że w zleceniu wskazano także, że brak pisemnej odmowy przyjęcia zlecenia w ciągu jednej godziny od wysłania jest równoznaczny z przyjęciem tego zlecenia przez przewoźnika do realizacji. Co więcej, także świadek E. M. wyraźnie wskazała, że pozwany wielokrotnie zlecał mu, jak też powodowi przewozy towarów należących co (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. i w przypadku zleceń od tego klienta zawsze był uzgodniony nieprzekraczalny termin dostawy oraz klauzula specjalnego interesu w dostawie, o czym strony wiedziały i to nie było przedmiotem ich dalszych ustaleń przy kolejnych przewozach.

Odnosząc się do zeznań świadka D. S., to Sąd oparł się na nich ustalając, że wykonywany przez niego transport nie wymagał asysty pilota, zaś przyczyną kilkugodzinnego opóźnienia były złe warunki pogodowe na terenie Słowacji, występowały bowiem silne opady śniegu, w wyniku czego droga została zamknięta na około 20 minut w celu umożliwienia odśnieżenia drogi. Po otwarciu drogi, pojazdy musiały poruszać się z bezpieczną prędkością dostosowaną do warunków na jezdni i z uwagi na panujące warunki oraz przewożony ładunek nie było możliwe

poruszanie się ze zwiększoną prędkością, by nadrobić zaistniałe opóźnienie. Sąd zważył przy tym, że wiarygodności zeznań świadka w tym zakresie pozwany nie zdołał podważyć.

Sąd nie przeprowadził dowodu z zeznań stron, albowiem strony cofnęły wnioski w tym zakresie.

Postanowieniem wydanym na rozprawie w dniu 21 maja 2021 roku Sąd oddalił wniosek powoda o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczności, czy „wynagrodzenie za usługę transportową o specyfice, jak w zleceniu uzgodnionym przez strony w drodze komunikacji elektronicznej na linii B. – S. obejmowało swoim zakresem także wynagrodzenie za specjalny interes w dostawie” mając na uwadze, że ustalenie tych okoliczności jest zastrzeżone do kompetencji Sądu, a nie biegłego sądowego oraz „czy było wyłącznie rynkową stawką za przewóz tego typu towaru na takiej odległości bez deklaracji specjalnego interesu w dostawie”, mając na uwadze, że istotne były jedynie uzgodnienia dokonywane w tym zakresie przez strony, zwłaszcza, że umówione wynagrodzenie, z różnych względów (np. z uwagi na stałą współpracę, itp.), nie musiało stanowić stawki rynkowej. W tym miejscu wskazać przy tym należy, że odnośnie powyższego postanowienia nie zostało zgłoszone przez powoda zastrzeżenie w trybie art. 162 k.p.c.

Nie zostało ono również zgłoszone w związku z wydanym na rozprawie w dniu 21 maja 2021 roku postanowieniem o oddaleniu wniosku powoda o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczności „warunków pogodowych w okresie od dnia 01 grudnia 2017 roku do dnia 06 grudnia 2017 roku panujących na obszarze obejmującym swoim zakresem oddziaływanie na drogę krajową numer (...) na odcinku pomiędzy K. a C. oraz panujących w tym okresie na wskazanym obszarze Słowacji i Węgier”. Sąd miał bowiem na uwadze, że po pierwsze z zeznań świadka D. S. wykonującego sporny przewóz wynikało, że obfite opady śniegu miały miejsce na terenie jedynie Słowacji, a nadto, że przyczyną opóźnienia nie były przecież same w sobie opady śniegu, lecz ewentualnie wynikające z nich zatory drogowe, konieczność oczekiwania na otwarciu dróg po odśnieżeniu, czy wreszcie obniżona prędkość, z jaką można się w takich warunkach poruszać. Ustaleniu jednakże tychże okoliczności w żadnej mierze nie mogłyby służyć powołany dowód z opinii biegłego sądowego, przy czym występowania powyższych okoliczności pozwany nie kwestionował. Nadto Sąd zwrócił się do Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego w W. o przedłożenie raportu obejmującego warunki pogodowe w okresie od dnia 01 grudnia 2017 roku do dnia 06 grudnia 2017 roku panujące na obszarze obejmującym swoim zakresem oddziaływanie na drogę krajową numer (...) na odcinku pomiędzy K. a C. – dokument taki został złożony, jednakże nie miał on znaczenia wobec zeznań świadka D. S. wykonującego sporny przewóz, z których wynikało, że obfite opady śniegu miały miejsce na terenie Słowacji oraz o przedłożenie raportu obejmującego warunki pogodowe w okresie od dnia 01 grudnia 2017 roku do dnia 06 grudnia 2017 roku panujące na obszarze obejmującym swoim zakresem oddziaływanie na terenie Słowacji: na przejście graniczne (...) C. – droga numer (...) – T. – droga numer (...) – T. – droga numer (...) – R. – droga numer (...) – Ż. – droga numer (...), droga numer (...), droga numer (...) – D. H. – droga numer (...) – B. – droga numer (...), droga numer (...) – przejście graniczne (...) A. K., na terenie Austrii: na przejście graniczne (...) A. K. – droga numer (...) – B. – droga numer (...) – P. – droga numer (...) – E. – droga numer (...) – G. – droga numer (...) – W. – droga numer (...) – przejście graniczne (...) H. K. i na terenie W.: przejście graniczne (...) H. K. – droga numer (...) – S. – G.. W odpowiedzi Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy w W. wskazał, że realizuje on swoje zadania obejmujące zasięgiem terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i nie dysponuje danymi z innych krajów. Tymczasem mimo powyższego powód nie przejawiał dalszej inicjatywy dowodowej, zaś Sąd w kontradiktoryjnym modelu procesu cywilnego nie znalazł żadnych podstaw, by z urzędu, zwłaszcza gdy strony są reprezentowane przez zawodowych pełnomocników, podejmować jakiegokolwiek dalsze działania mające na celu gromadzenie dowodów na poparcie ich twierdzeń.

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie w całości.

W niniejszej sprawie powód G. – (...) (...). z siedzibą w Č. (Słowacja) domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. kwoty 1 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych liczonymi za okres od dnia 27 stycznia 2018 roku do dnia zapłaty – tytułem wynagrodzenia

za wykonanie na zlecenie pozwanego przewozu towaru na trasie B. – S. (...), Węgry) oraz kwoty 166,83 złotych – tytułem rekompensaty za koszty dochodzenia należności, a także kosztów procesu.

Kwestionując żądanie pozwu pozwany (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. podniósł zarzut braku legitymacji czynnej, a także zarzut przedawnienia roszczenia oraz zarzut potrącenia wskazując, że powód wykonał swoje zobowiązanie z opóźnieniem, co spowodowało obciążenie pozwanego kosztami przez jego kontrahenta, a którymi to kosztami pozwany obciążył powoda.

Posiadanie przez strony legitymacji w procesie jest przesłanką zasadniczą, od której istnienia uzależniona jest możliwość uwzględnienia powództwa, a jej brak, zarówno w postaci czynnej, jak i biernej, prowadzi do wydania wyroku oddalającego powództwo. Sąd bierze ją zaś pod uwagę z urzędu na każdym etapie postępowania. Jest ona instytucją prawa materialnego i oznacza uprawnienie do poszukiwania ochrony prawnej w konkretnej sprawie, przy czym literatura przedmiotu rozróżnia legitymację procesową czynną i bierną. Pierwsza z nich dotyczy strony powodowej i oznacza uprawnienie do wszczęcia i prowadzenia procesu, druga zaś dotyczy strony pozwanej i uzasadnia występowanie w procesie w charakterze pozwanego. Legitymacja procesowa jest więc uprawnieniem konkretnego podmiotu (legitymacja czynna) do występowania z konkretnym roszczeniem przeciwko innemu oznaczonemu podmiotowi (legitymacja bierna), które znajduje oparcie bądź w określonym stosunku materialnoprawnym łączącym owe strony bądź w ustawie (tak Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 13 stycznia 2010 roku, sygn. akt II CSK 323/09 oraz Sąd Apelacyjny w Gdańsku w uzasadnieniu wyroku z dnia 23 stycznia 2013 roku, sygn. akt V ACA 1009/12).

W niniejszej sprawie powód G. – (...) (...) z siedzibą w Č. swoją legitymację procesową wywodził ze zlecenia, jakiego pozwany udzielił mu na przewóz zbiornika na trasie B. – S. (...), Węgry). Tymczasem pozwany wskazywał, że zgodnie ze zleceniem transportowym przewóz został zlecony J. G. prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą (...) z siedzibą w J.. Nadto również cała korespondencja mailowa prowadzona była z tym podmiotem, a nie ze słowacką spółką, zaś w otrzymywanych wiadomościach mailowych zawarta była tzw. „stopka” firmowa J. G.. Pozwany wskazał, że to powyższa korespondencja była podstawą zawarcia umowy, z niewiadomych pozwanemu przyczyn zaś fakturę za zlecony przewóz wystawił natomiast powód.

Rozstrzygając spór między stronami w powyższym zakresie Sąd miał na uwadze, że bez wątpienia w dniu 24 listopada 2017 roku pozwany przedstawił J. G. prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą (...) ofertę na wykonanie przewozu towaru – zbiornika podziemnego na trasie z B. do miejscowości S. (...), Węgry) i że powyższa oferta została wysłana drogą mailową na adres: (...). Nie było także wątpliwości, że J. G. przyjął powyższą ofertę za kwotę 1 600 euro, wskutek czego jeszcze tego samego dnia pracownik pozwanego przesłała J. G. m. in. pisemne zlecenie przewozu towaru – zbiornika podziemnego na trasie B. – S. (...), Węgry). Sąd miał jednakże na uwadze, że świadek E. M. – także pracownik pozwanego, która bezpośrednio zajmowała się tym klientem wskazała, że po udzieleniu tegoż zlecenia, ale jeszcze przed wykonaniem przewozu J. G. zwrócił się do pozwanego o zmianę zlecenia do tej miejscowości na przewoźnika G. – (...) (...) z siedzibą w Č., na co ona (będąc do tego uprawniona) wyraziła zgodę. Sąd zważył więc, że choć do pisemnej zmiany zlecenia nie doszło, to świadek E. M. kategorycznie wskazała, że dla pozwanego w przypadku tego przewozu zleceniobiorcą był właśnie G. – (...) (...). z siedzibą w Č.. Co więcej, z powyższym współgrają także dalsze czynności obu stron, w tym poczyniony przez świadka S. J. na spornym zleceniu odręczny dopisek (...), a także fakt, że po wystawieniu faktury przez powoda, pozwany nie domagał się jej zmiany i nie kwestionował jej w tym zakresie, a nawet wystawił temu podmiotowi notę obciążeniową numer (...) na kwotę 2 810 euro tytułem refaktury kosztów wynikających z opóźnienia i złożył mu oświadczenie o potrąceniu. Dopiero zaś w listopadzie 2018 roku, kiedy wymieniana przez strony korespondencja nie przyniosła zmiany stanowisk stron i konflikt między nimi na tym tle narastał, powód zaczął domagać się skorygowania faktury na J. G. i wystawił na ten podmiot notę obciążeniową podnosząc, że to on był zleceniobiorcą.

Powyższe okoliczności, w tym czynności podejmowane przez obie strony bezpośrednio po realizacji zlecenia, w ocenie Sądu jednoznacznie świadczą o tym, że choć do zmiany zlecenia wysłanego mailowo nie doszło w formie pisemnej, to strony zgodnie zmodyfikowały je w zakresie zleceniobiorcy, którym w przypadku przewozu do S. (...), Węgry) był G.

– (...) (...). z siedzibą w Č., co przesądza zaś o tym, że zarzut pozwanego w zakresie braku legitymacji czynnej nie jest zasadny. Skoro bowiem pozwany zgodził się, by zleceniobiorcą ostatecznie był w przypadku spornego przewozu powód – na co wyraźnie wskazywała świadek E. M. – pracownik pozwanego zajmujący się tą sprawą, to nie było wątpliwości, że doszło w tym zakresie do zmiany zlecenia udzielonego pierwotnie, co także jest bezsporne, J. G..

Zgodnie z treścią art. 775 k.c. przepisy kodeksu cywilnego regulujące umowę przewozu stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami. Aktem szczególnym w stosunku do kodeksu cywilnego mającym zastosowanie w niniejszej sprawie są przepisy ustawy z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 roku, poz. 8).

Stosownie do art. 1 powyższej ustawy, reguluje ona przewóz osób i rzeczy wykonywany odpłatnie na podstawie umowy przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem przewozu morskiego i konnego (ust. 1), przy czym przepisy ustawy stosuje się do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej (ust. 3). Zważyć przy tym należy, iż Rzeczpospolita Polska pozostaje sygnatariuszem Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami). Stosownie zaś do art. 1 tej konwencji 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 miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się.

Niewątpliwie sytuacja taka miała miejsce w niniejszej sprawie, albowiem w przypadku umowy łączącej strony przyjęcie towaru do przewozu nastąpiło w B. (Polska), zaś jego dostawa realizowana była na terenie Węgier. Wskazać także należy, że skoro Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) nie reguluje w sposób kompleksowy zagadnień związanych z umową przewozu, to w zakresie nieuregulowanym należy odwołać się także do odpowiednich przepisów kodeksu cywilnego.

Zgodnie z treścią art. 774 k.c. przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób bądź rzeczy.

Nie było wątpliwości, że przedmiotem umowy było dostarczenie do S. ((...), Węgry) towaru określonego w zleceniu transportowym (zbiornik podziemny) we wskazanym tam dniu, tj. w dniu 05 grudnia 2017 roku. W ocenie Sądu nie było też wątpliwości, że strony uzgodniły także nieprzekraczalny termin dostawy w tymże dniu – godzina 09:00, powyższe wynika już z korespondencji mailowej – oferty z dnia 24 listopada 2017 roku. Co więcej, termin ten wskazany jest również w zakresie godziny w liście przewozowym (k. 25 akt), a nadto świadek D. S. potwierdził w swoich zeznaniach, że towar miał być dostarczony na konkretną godzinę i że powód miał tego świadomość.

Nie było przy tym sporne w niniejszej sprawie, że towar ten został dostarczony z opóźnieniem – wprawdzie w dniu 05 grudnia 2017 roku, niemniej jednak około godziny 13:00.

Zgodnie z treścią art. 17 ust. 1 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) 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. Obecnie przyjmuje się, że odpowiedzialność ta nie jest oparta na zasadzie ryzyka, tylko winy domniemanej za nieosiągnięcie rezultatu, z możliwością zwolnienia się od niej z przyczyn oznaczonych w ust. 2 – 4 wskazanego przepisu (tak Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 26 listopada 2019 roku, sygn. akt IV CSK 415/18).

Stosownie zaś do treści art. 17 ust. 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą własną osoby uprawnionej (nadawca, odbiorca – przyp. własny), jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą

własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec, przy czym zgodnie z art. 18 ust. 1 konwencji – dowód, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało jedną z przyczyn przewidzianych w art. 17 ust. 2, ciąży na przewoźniku.

O ile bowiem na tle regulacji kodeksu cywilnego dopuszczalne jest przyjęcie odpowiedzialności za opóźnienie przy braku winy w nieterminowym świadczeniu (tak Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 27 czerwca 2000 roku, sygn. akt I CKN 791/98), to opóźnienie w rozumieniu przepisów Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) pojmowanie musi być z uwzględnieniem jej przepisów, tj. art. 17 i 18. Nie można zatem obciążyć przewoźnika odpowiedzialnością za opóźnienie, które nie wynikało z jego winy. A zatem w okolicznościach niniejszej sprawy, to na podstawie ciężył obowiązek wykazania, że opóźnienie dostawy spowodowane było jedną z okoliczności wskazanych w art. 17 ust. 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami), co wyłączałoby jego odpowiedzialność w tym zakresie.

Jak wynikało z przeprowadzonego w sprawie postępowania dowodowego, w tym przede wszystkim zeznań świadka D. S. – kierowcy wykonującego transport do S., których wiarygodności pozwany nie zdołał podważyć, podczas wykonywania tego transportu na trasie przejazdu w Słowacji panowały złe warunki pogodowe – występowały silne opady śniegu, w wyniku czego droga została zamknięta na około 20 minut w celu umożliwienia odśnieżenia drogi, zaś po jej otwarciu pojazdy musiały poruszać się z bezpieczną prędkością dostosowaną do warunków na jezdni, nie było więc możliwe poruszanie się ze zwiększoną prędkością, by nadrobić zaistniałe opóźnienie. Sąd miał przy tym na uwadze, że kierowca nie odpowiadał za wybór trasy, planowaniem jej przebiegu zajmują się bowiem spedytory, zaś jak wynikało z zeznań świadka J. G. nie prognozowano wówczas opadów śniegu, które wystąpiły. Jednocześnie w ocenie Sądu zgodne z doświadczeniem życiowym pozostaje, że w sytuacji wystąpienia niespodziewanych opadów (a pozwany w tym zakresie nie podnosił, że były one prognozowane) powstają na drodze zatory, zaś panujące warunki na jezdni wymuszają poruszanie się często z prędkością niższą niż dozwolona. Nie sposób zatem w powyższych okolicznościach przypisać powodowi niezachowania należytej staranności tak przy planowaniu trasy, jak i w czasie jej realizacji.

Jednocześnie z przeprowadzonych dowodów w niniejszej sprawie wynikało, że transport zbiornika na podstawie zlecenia transportowego numer (...) na trasie z B. do miejscowości S. ((...), Węgry) nie wymagał asysty pilota, także na terenie Słowacji, stąd też okoliczność związana z koniecznością oczekiwania na zapewnienie pilota na terenie Węgier, nie miała – dla zaistnienia opóźnienia w niniejszej sprawie – jakiegokolwiek znaczenia (okoliczność ta dotyczyła drugiego z przewozów nie objętego niniejszym pozwem).

Nie było wątpliwości, że przedmiotowa sprawa podlegała rozstrzygnięciu w oparciu o treść Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami). Zgodnie bowiem z zasadą hierarchii źródeł prawa, prawo międzynarodowe (konwencje, umowy dwustronne lub wielostronne) mają pierwszeństwo przed prawem krajowym, tj. Konstytucją i ustawami. Bezsporne było też, iż przewóz miał charakter międzynarodowy po myśli art. 1 ust. 1 konwencji, albowiem niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsca przyjęcia przesyłki i dostawy znajdują się w dwóch różnych krajach, do tego przewozu stosuje się powyższą konwencję, przy czym zarówno Rzeczpospolita Polska, jak i Węgry są umawiającymi się stronami tej konwencji.

Zasadnicze znaczenie w przedmiotowej sprawie miał zapis art. 23 ust. 5 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) stanowiący, że w razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynikała stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć kwoty przewoźnego, a wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru lub zadeklarowania specjalnego interesu w jego dostawie, zgodnie z artykułami 24 i 26 konwencji.

W niniejszej sprawie w dniu 12 stycznia 2018 roku pozwany wystawił na rzecz powoda notę obciążeniową numer (...) na kwotę 2 810 euro tytułem refaktury kosztów wynikających ze spóźnienia pojazdu na dostawę do miejscowości S. (...), Węgry) i należność tę – w zakresie kwoty 1 600 euro – potrącił z należnością dochodzoną przez powoda w niniejszym postępowaniu tytułu umówionego wynagrodzenia. Sporne przy tym w niniejszym postępowaniu pozostawało, czy pozwanemu przysługuje odszkodowanie przewyższające wartość uzgodnionego przewoźnego, w tym czy strony uzgodniły klauzulę specjalnego interesu w dostawie (za odpowiednią zapłatą). Jakkolwiek w niniejszym postępowaniu wysokość odszkodowania była równa wysokości frachtu, niemniej jednak w ocenie Sądu całokształt zgromadzonych w sprawie dowodów pozwalał na ustalenie, że strony uzgodniły klauzulę specjalnego interesu w dostawie (za odpowiednią zapłatą). Z zeznań świadka E. M. wynikało bowiem, że pozwany wielokrotnie zlecał zarówno J. G., jak i pozwanemu przewozy towarów należących do (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. i w przypadku zleceń od tego klienta zawsze był uzgodniony nieprzekraczalny termin dostawy oraz klauzula specjalnego interesu w dostawie. A zatem skoro były to stałe elementy zleceń, powód zachowując należytą staranność winien był składając ofertę cenową na fracht okoliczność tę uwzględnić. Co więcej, w treści zlecenia wysłanego mailowo wskazano wprost – a otrzymaniu tej treści zlecenia powód nie zaprzeczał – że przedmiotowy transport wykonywany jest w oparciu o klauzulę specjalnego interesu w dostawie, za cenę 400 euro mieszczącą się w cenie frachtu i że brak pisemnej odmowy przyjęcia tego zlecenia w ciągu jednej godziny od wysłania jest równoznaczny z przyjęciem tego zlecenia przez przewoźnika do realizacji. Skoro zlecenie o powyższej treści zostało przejęte, uznać należy, że wiązało strony także w zakresie wskazanej tam klauzuli.

Stosownie do treści art. 30 ust. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami), opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie w tym zakresie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy.

W niniejszej sprawie odbiór towaru przewożonego przez powoda miał miejsce w dniu 05 grudnia 2017 roku, wobec czego termin do zgłoszenia stosownego zastrzeżenia upływał pozwanemu z dniem 26 grudnia 2017 roku.

Dla wykazania, że w powyższym terminie pozwany sformułował przedmiotowe zastrzeżenie pozwany powoływał się na zawiadomienie powoda o opóźnieniu za pomocą wiadomości wysłanej mailowo już w dniu 05 grudnia 2017 roku (k. 58 akt). W tej sytuacji rolą Sądu było ustalenie, czy taka forma zastrzeżenia odpowiada wymogom określonym w art. 30 ust. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami), tzn. czy zostało ono złożone na piśmie.

W ocenie Sądu informacja taka nie mogła być uznana za zastrzeżenie złożone w sposób i w terminie wynikającym z powyższego przepisu. Jak wskazał Sąd Apelacyjny w Katowicach w uzasadnieniu wyroku z dnia 10 czerwca 2016 roku (sygn. akt V ACa 861/15) użyte w Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) pojęcia należy interpretować w sposób autonomiczny, a zatem niedopuszczalne jest odwoływanie się do przepisów krajowych regulujących formę czynności prawnych i skutki niedochowania formy pisemnej (np. o formie dla celów dowodowych). Nadto zgodnie z art. 31 ust. 2 Konwencji Wiedeńskiej o prawie traktatów z dnia 23 maja 1969 roku (Dz. U. z 1990 roku, nr 74, poz. 439) traktat należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom, w ich kontekście oraz w świetle jego przedmiotu i celu, a także późniejszą praktykę stosowania traktatu, ustanawiającą porozumienie stron co do jego interpretacji. Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) została podpisana w 1956 roku, a zatem kontekst użytego w art. 30 ust. 3 tej konwencji zwrotu „pisemne zastrzeżenia” w rozumieniu pierwotnej wersji konwencji należy rozumieć jako wyłącznie tradycyjny dokument zawierający oświadczenie wraz z podpisem. Niewątpliwie jednak od chwili jej podpisania nastąpił ogromny postęp w zakresie sposobu przesyłania oświadczeń woli i oświadczeń wiedzy, który został dostrzeżony w orzecznictwie i w doktrynie, która – mimo tego – stoi jednakże na stanowisku, że zwykły e-mail nie spełnia formy pisemnej, gdyż w takiej sytuacji nie istnieje dokument, którego treść jest opatrzona podpisem osoby

uprawnionej. Wskazuje się przy tym także na konieczność wykładni użytego w art. 30 ust. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) zwrotu „pisemnego zastrzeżenia” w oparciu o kontekst wynikający ze zmian w samej konwencji (tamże). Do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) opracowany został bowiem w dniu 20 lutego 2008 roku protokół dodatkowy – przyjęty przez Rzeczpospolitą Polską (Dz. U. z 2019 roku, poz. 1487 z dnia 08 sierpnia 2019 roku), zgodnie z którym zarówno list przewozowy, jak i wszelkie przewidziane konwencją żądania, deklaracje, instrukcje, zastrzeżenia lub inne oświadczenia związane z wykonywaniem umowy przewozu mogą być wystawione w formie elektronicznej. Forma elektroniczna została zatem zrównana w rozumieniu konwencji ze zwykłą formą pisemną, pod warunkiem jednak spełnienia, wynikających z protokołu dodatkowego z 2008 roku warunków sporządzenia i stosowania e-dokumentu. Zgodnie z art. 3 tego protokołu wymagane jest, aby dokument sporządzony w formie elektronicznej został opatrzony bezpiecznym podpisem elektronicznym lub był uwierzytelniony w inny sposób dopuszczalny przez prawo państwa, w którym dokument został sporządzony. Wymogi, które musi spełniać podpis elektroniczny zgodnie z protokołem dodatkowym z 2008 roku są tożsame z wymogami zaawansowanego, w tym kwalifikowanego podpisu elektronicznego, o jakim mowa w ustawie z dnia 05 września 2016 o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 roku, poz. 1173) oraz w rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) numer 910/2014 z dnia 23 lipca 2014 roku w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE. Skutki prawne związane ze złożeniem oświadczenia woli w formie elektronicznej opatrzonego kwalifikowanym podpisem elektronicznym określa także art. 78⁽¹⁾ § 2 k.c., zgodnie z którym do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym, a oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej (§ 2).

Skoro zatem przyjmuje się, że zgodnie z Konwencją o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) zastrzeżenie opóźnienia w dostawie sporządzone i wysłane w formie listu z podpisem elektronicznym spełnia wymóg formy pisemnej, to kontekst, który należy brać pod uwagę przy interpretacji powyższego przepisu jest taki, że formę pisemną spełnia tylko takie zastrzeżenie, poza tradycyjną formą pisemną, które jednocześnie spełnia wymogi dokumentu elektronicznego w rozumieniu protokołu dodatkowego z dnia 20 lutego 2008 roku (dokument opatrzony kwalifikowanym podpisem elektronicznym). Nie ma bowiem żadnych podstaw, aby uznawać, że spełnia wymogi formy pisemnej, o jakiej mowa w art. 30 ust. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) zastrzeżenie mające postać zwykłego e-maila, czy rozmowy prowadzonej za pośrednictwem komunikatora (...). Sąd miał przy tym na uwadze, że bez znaczenia pozostaje tu stosowana przez pozwanego praktyka, mając bowiem na uwadze doniosłe skutki, jakie pociąga za sobą niezachowanie terminu i formy (wygaśnięcie roszczenia), przepis ten nie może być interpretowany rozszerzająco.

Z tych przyczyn uznać należy, iż informacja przekazana powodowi za pośrednictwem maila, czy komunikatora (...) nie jest pisemnym zastrzeżeniem w rozumieniu art. 30 ust. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami), nawet przy uwzględnieniu zmian wprowadzonych protokołem dodatkowym, co oznacza, że pozwany w zawitym dwudziestojednodniowym terminie zastrzeżenia takiego nie złożył, a zatem utracił roszczenie o odszkodowanie za opóźnienie w dostawie wynikające z art. 23 ust. 5 w zw. z art. 29 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami). Wprawdzie Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) co do zasady nie uzależnia istnienia i trwania roszczenia wobec przewoźnika od zgłoszenia przez zamawiającego zastrzeżeń co do sposobu wykonania przewozu, ale regulacja zawarta w art. 30 ust. 3 tej konwencji stanowi wyjątek. Treść tego przepisu nie budzi żadnych wątpliwości, skoro stanowi on, że opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do

odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy. Wskazany w tym przepisie termin ma charakter terminu zawitego, którego uchybienie powoduje wygaśnięcie roszczenia z jego upływem (wyrok BGH z dnia 14 listopada 1991 roku, ETL 1973 roku, s. 265 oraz „Umowa międzynarodowego przewozu towarów na podstawie CMR”, Krzysztof Wesołowski, Warszawa 2013, s. 393-394 oraz Sąd Okręgowy w Bydgoszczy w uzasadnieniu wyroku z dnia 16 grudnia 2014 roku, sygn. akt VIII Ga 193/14).

Brak zastrzeżenia skierowanego do przewoźnika w terminie wymienionym w powołanym przepisie art. 30 ust. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) z zachowaniem wskazanej tam formy powoduje wygaśnięcie roszczenia o odszkodowanie za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie (tak Sąd Apelacyjny w Katowicach w uzasadnieniu wyroku z dnia 10 czerwca 2016 roku, sygn. akt V ACa 861/15). Uważa się też, że w takim przypadku, tj. niezgłoszenia zastrzeżeń osoba uprawniona nie może się powoływać na treść art. 29 konwencji (Krzysztof Wesołowski, Komentarz do Konwencji CMR, Zielona Góra 1996, s. 105-109).

W niniejszej sprawie z ustaleń dokonanych przez Sąd wynikało więc, że pozwany nie dochował terminu do zgłoszenia powodowi zastrzeżenia dotyczącego opóźnienia dostawy towarów (tzn. nie wykazał, ażeby stosowne zastrzeżenie, o jakim mowa w art. 30 ust. 3 Konwencji złożył powodowi pisemnie lub w formie z kwalifikowanym podpisem elektronicznym w określonym terminie 21 dni), a zatem jego roszczenie o odszkodowanie za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie wygasło. Bez znaczenia przy tym dla oceny tej okoliczności pozostawały przyczyny, dla których pozwany takich zastrzeżeń nie złożył. Pozwany jako profesjonalista winien był takie zastrzeżenia złożyć w stosownej wskazanej w konwencji formie, a skoro tego nie uczynił w określonym w przepisach terminie, naruszył należytą staranność i to jego obciążają konsekwencje takiego zaniechania w postaci wygaśnięcia roszczenia. Celem bowiem regulacji z art. 30 ust. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) jest uprzedzenie przewoźnika (w odpowiedniej formie i terminie), że może być pociągnięty do odpowiedzialności za szkodę wynikającą z opóźnienia w przewozie, a konieczność skierowania zastrzeżenia aktualizuje się już w momencie dostarczenia towaru z opóźnieniem (art. 19) i jest niezależna od tego, czy i w jakiej konkretnie dacie powstała szkoda i jaka jest jej wysokość (tak Sąd Okręgowy w Bydgoszczy w uzasadnieniu wyroku z dnia 16 grudnia 2014 roku, sygn. akt VIII Ga 193/14) ani też wiedzy pozwanego w tym zakresie. Pozwany licząc na to, że jego kontrahent nie obciąży go odszkodowaniem za opóźnienie (ewentualnie karą umowną) i z tego powodu nie składając stosownego zastrzeżenia pisemnie lub w formie z kwalifikowanym podpisem elektronicznym w określonym terminie 21 dni powodowi, czyni to na swoje ryzyko.

Jedynie na marginesie wskazać należy, że protokół dodatkowy z dnia 20 lutego 2008 roku przyjęty został przez Rzeczpospolitą Polską i wszedł w życie z dniem 11 września 2019 roku (Dz. U. z 2019 roku, poz. 1487 z dnia 08 sierpnia 2019 roku), niemniej jednak rozważania dotyczące formy zastrzeżenia poczynione na jego tle pozostają aktualne także do stosunków prawnych istniejących przed tą datą. Nie sposób bowiem uznać, że formę pisemną należałoby rozumieć inaczej, skoro w protokole dodatkowym z dnia 20 lutego 2008 roku strony zdecydowały się na jej rozszerzenie – jako równoważne formie pisemnej – jedynie o dokumenty z kwalifikowanym podpisem elektronicznym. Gdyby zaś miało być inaczej, to z całą pewnością takie formy jak mail, czy rozmowa na komunikatorze (...) zostałyby uwzględnione w protokole dodatkowym.

Jednocześnie w dniu 12 stycznia 2018 roku powód wystawił na rzecz G. – (...) (...) z siedzibą w Č. notę obciążeniową numer (...) na kwotę 2 810 euro, z terminem płatności do dnia 26 stycznia 20218 roku tytułem refaktury kosztów wynikających ze spóźnienia pojazdu na dostawę do S. (...), Węgry, k. 31 akt). O ile notę taką uznać by można – co do zasady – za zastrzeżenie spełniające formę z art. 30 ust. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) – została ona bowiem sporządzona na piśmie, niemniej jednak, jako że została ona wystawiona dopiero w dniu 12 stycznia 2018 roku, zastrzeżenie takie było spóźnione.

Niezależnie od powyższego w ocenie Sądu pozwany nie zdołał wykazać także, wbrew rozkładowi ciężaru dowodu wynikającemu w tym zakresie z regulacji zawartej w Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) poniesienia szkody i jej wysokości.

W szczególności dowodem na powyższe nie jest obciążenie pozwanego przez jego kontrahenta (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. notą debetową numer 2/12/2017 na kwotę 8 904 euro tytułem zwrotu kosztów za opóźnienie w dostawie zbiornika m. in. do miejscowości S. (k. 60 akt). Pozwany nie wykazał przede wszystkim, jaka jest wysokość szkody z tego konkretnego tytułu (nota debetowa dotyczyła bowiem także innego przewozu), ani, ażeby weryfikował wysokość tej kwoty, podczas gdy należyta staranności determinowana zawodowym charakterem prowadzonej działalności gospodarczej (§ 2 art. 355 k.c.) wymagała przeprowadzenia analizy jej wysokości. Nie można tracić z pola widzenia tej okoliczności, że obciążanie powoda kosztami wymagało wykazania wysokości poniesionej szkody. Pozwany powoływał się na odpowiedzialność odszkodowawczą powoda, a zatem z faktu niewykonania zobowiązania to pozwany wywodził skutki prawne. W ocenie Sądu pozwany nie wykazał więc, aby z tytułu bezspornego opóźnienia w wykonaniu przewozu na trasie B. – S. poniósł szkodę w wysokości 2 810 euro, a to na nim spoczywał ciężar dowodu w tym zakresie, zgodnie z przepisami konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, Nr 49, poz. 238 ze zmianami). Nie jest bowiem w tym zakresie wystarczający swoisty automatyzm polegający na przrzucaniu kosztów (w tym kary umownej), którymi sam pozwany został obciążony przez swojego kontrahenta – nie dowodzi to bowiem wysokości szkody wyrządzonej opóźnieniem w dostarczeniu tego konkretnego towaru. Wymagało to zaś przeprowadzenia dowodu w celu wykazania, jaką szkodę poniósł kontrahent pozwanego otrzymując zbiornik nie o godzinie 09:00, tylko kilka godzin później (około 13:00), np. że w związku z tym powstały koszty przestoju epiku montażowej, itp., czego wykazania pozwany zaniechał.

W tej sytuacji w ocenie Sądu pozwany zdołał wykazać, że strony uzgodniły termin jako termin fix i klauzulę specjalnego interesu w dostawie (za zapłatą kwoty 400 euro), z tym że powód zdołał uwolnić się od odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną opóźnieniem w dostawie wykazując, że opóźnienie to było spowodowane okolicznościami, których jako przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Niezależnie jednakże od tego pozwany nie tylko nie wykazał szkody doznanej opóźnioną dostawą, lecz nie dochował terminu do zgłoszenia powodowi zastrzeżenia dotyczącego opóźnienia dostawy towarów, tzn. nie wykazał, ażeby stosowne zastrzeżenie, o jakim mowa w art. 30 ust. 3 Konwencji złożył powodowi pisemnie lub w formie z kwalifikowanym podpisem elektronicznym w określonym terminie 21 dni, a zatem jego ewentualne roszczenie o odszkodowanie za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie wygasło.

Odnosząc się natomiast do podniesionego przez pozwanego zarzutu przedawnienia wskazać należy, co następuje.

Zgodnie z art. 32 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, Nr 49, poz. 238 ze zmianami) roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających niniejszej konwencji, przedawniają się po upływie jednego roku. Jednak w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata. Przedawnienie biegnie: a) w przypadkach częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy – począwszy od dnia wydania, b) w przypadkach całkowitego zaginięcia – począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy, albo jeżeli termin nie był umówiony – począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika, c) we wszystkich innych przypadkach – począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu. Dnia, wskazanego wyżej, jako wyjściowy dla biegu przedawnienia, nie wlicza się do terminu przedawnienia.

Reklamacja pisemna zawiesza przedawnienie aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie odrzuci reklamację i zwróci załączone do niej dokumenty. Dowód otrzymania reklamacji lub odpowiedzi na nią oraz zwrotu jej załączników

cięży na stronie, która się powołuje na ten fakt. Reklamacje późniejsze w tym samym przedmiocie nie zawieszają przedawnienia (ust. 2).

Z zastrzeżeniem postanowień powyższego ustępu 2, zawieszenie przedawnienia normują przepisy prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę (ust. 3). To samo dotyczy przerwania biegu przedawnienia. Roszczenie przedawnione nie może być więcej podnoszone, nawet w postaci wzajemnego powództwa lub zarzutu (ust. 4).

W niniejszej sprawie umowa została zawarta przez strony w dniu 24 listopada 2017 roku, co oznacza, że termin przedawnienia określony w art. 32 ust. 1 a) Konwencji upłynąłby z dniem 25 lutego 2019 roku. Jednakże w dniu 12 stycznia 2018 roku pozwany wystawił na rzecz powoda notę obciążeniową numer (...) na kwotę 2 810 euro, z terminem płatności do dnia 26 stycznia 2018 roku tytułem refaktury kosztów wynikających ze spóźnienia pojazdu na dostawę do S. (...), Węgry, k. 31 akt), którą – jak wynika z pisma pozwanego (k. 27-28 akt) – pozwany otrzymał w dniu 16 stycznia 2018 roku.

Takie wezwanie o zapłatę odszkodowania w związku z opóźnioną dostawą należy zaś uznać za reklamację wykonania przewozu prowadzącą do zawieszenia biegu terminu przedawnienia.

Na przedmiotowe wezwanie powód odpowiedział pismem z dnia 19 stycznia 2018 roku (k. 27-28 akt) kwestionując swoją odpowiedzialność, odmawiając zapłaty i odsyłając przedmiotową notę. Pismo to zostało doręczone pozwanemu w dniu 29 stycznia 2018 roku (z.p.o. – k. 29v akt) i z tą chwilą ustała przyczyna zawieszenia, co oznacza, że bieg terminu przedawnienia przedłużony został o 13 dni, a więc upływał z dniem 10 marca 2019 roku. W związku zaś ze złożeniem pozwu w dniu 28 lutego 2019 roku, uznać należało, że przedawnienie roszczenia powoda jeszcze nie nastąpiło.

Mając na uwadze całokształt powyższych rozważań, Sąd na podstawie art. 1 w zw. z art. 17 w zw. z art. 23 ust. 5 w zw. z art. 30 ust. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) w zw. z art. 774 k.c. w zw. z art. 4, art. 7 i art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 08 marca 2013 roku o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 roku, poz. 424) zasądził od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. na rzecz powoda G. – (...) (...). z siedzibą w Č. kwotę 1 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych liczonymi za okres od dnia 27 stycznia 2018 roku do dnia zapłaty oraz kwotę 166,83 złotych (punkt pierwszy i drugi wyroku).

O kosztach procesu Sąd orzekł natomiast zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu z art. 98 k.p.c. w zw. art. 99 k.p.c. i 108 § 1 k.p.c., zasądzając od pozwanego jako strony przegrywającej niniejszą sprawę na rzecz powoda – jako strony wygrywającej zwrot należnych mu kosztów procesu w kwocie 3 067 złotych, na które złożyły się: kwota 250 złotych tytułem opłaty sądowej od pozwu, kwota 17 złotych tytułem zwrotu opłaty skarbowej od pełnomocnictwa, kwota 1 800 złotych tytułem wynagrodzenia pełnomocnika będącego adwokatem ustalona w oparciu o § 2 ust. 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z 2015 roku, poz. 1800 ze zmianami) oraz kwota 1 000 złotych tytułem wykorzystanej zaliczki na wierzytelne tłumaczenie dokumentów (związanych z przeprowadzeniem dowodu z zeznań świadka A. N. (2) przed sądem słowackim).

Nadto na podstawie art. 113 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 roku, poz. 755 ze zmianami) w zw. z art. 98 k.p.c. Sąd nakazał ściągnąć od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Gdyni kwotę 134,55 złotych tytułem zwrotu kosztów poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa w związku z wierzytelnym tłumaczeniem dokumentów (związanych z przeprowadzeniem dowodu z zeznań świadka A. N. (2) przed sądem słowackim) przyznanych tłumaczowi przysięgiemu postanowieniem z dnia 28 sierpnia 2020 roku (k. 320 akt, w kwocie 530,70 złotych – zapłacono z zaliczki) i postanowieniem z dnia 05 listopada 2020 roku (k. 372 akt, w kwocie 469,30 złotych – zapłacono z zaliczki, a w kwocie 134,55 złotych – tymczasowo ze środków Skarbu Państwa).

ZARZĄDZENIE

1. (...)

2. (...)

3. (...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 20 czerwca 2021 roku