

**Sygn. akt VIII GC 123/23**

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

dnia 19 stycznia 2024 roku

**Sąd Rejonowy w Częstochowie Wydział VIII Gospodarczy**

w składzie :

Przewodniczący: Sędzia Anna Bojanowska - Wysmołek

po rozpoznaniu w dniu 19 stycznia 2024 roku w Częstochowie

na posiedzeniu niejawnym

**sprawy z powództwa** (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w C.

**przeciwko** M. F.

**o zapłatę**

- zasądza od pozwanej M. F. na rzecz powódki (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w C. kwotę 800 (osiemset) euro;
- oddala powództwo w pozostałym zakresie;
- zasądza od powódki (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w C. na rzecz M. F. kwotę 1941,80 zł (jeden tysiąc dziewięćset czterdzieści jeden złotych osiemdziesiąt groszy) z tytułu zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty.

SSR Anna Bojanowska - Wysmołek

**Sygn. akt VIII GC 123/23**

## UZASADNIENIE

Pozwem z 25 stycznia 2023 roku powódka (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w C. wniosła o zasądzenie od pozwanej M. F. prowadzącej działalność gospodarczą (...) kwoty 4.848 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty. Nadto wniesiono o zasądzenie kosztów procesu.

W uzasadnieniu powódka wskazała, że pozwana jako przewoźnik dopuściła się rażącego niedbalstwa w wykonaniu umowy przewozu poprzez: przeładowanie towaru bez zgody powódki, nieprawidłowe zabezpieczenie przeładowanego towaru, dokonanie rozładunku przez kierowcę, który nie był do tego uprawniony oraz uszkodzenie 4 palet i zniszczenie towaru. Powódka poniosła z tego tytułu szkodę w wysokości 4.048 euro w związku z obciążeniem jej kosztami utylizacji uszkodzonego towaru. Powódka jako podstawę odpowiedzialności pozwanej wskazywała przepis art. 361 § 2 k.c. argumentując, że zachowanie pozwanej nosi znamiona niedbalstwa, o którym mowa w art. 29 Konwencji CMR. Powódka dochodziła również zasądzenia kary umownej w wysokości 800 euro w związku z naruszeniem pkt 18 łączącego strony zlecenia, tj. dokonanie przez pozwaną przeładunku bez uzyskania pisemnej zgody powódki.

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów procesu. W uzasadnieniu zakwestionowała roszczenie co do zasady, jak i wysokości. Zaprzeczyła, aby dopuściła się rażącego niedbalstwa wskazując, że pracownik powódki zaakceptował dokonanie przeładunku, co w ocenie pozwanej oznaczało wyrażenie zgody. Pozwana zanegowała, aby towar został nieprawidłowo zabezpieczony w trakcie transportu. Szkada powstała dopiero przy rozładunku na skutek nieumiejętnego rozładowywania towaru przez operatora wózka widłowego, za co pozwana nie ponosi odpowiedzialności.

### **Stan faktyczny:**

Strony postępowania są przedsiębiorcami, a ich przeważająca działalność dotyczy transportu drogowego towarów. Powódka 20 maja 2021 roku zleciła pozwanej wykonanie usługi transportowej na trasie R. (Polska) z datą załadunku 26 maja 2021 roku do S. (Francja) z rozładunkiem 28 maja 2021 roku. Ładunek składał się z 10 palet o wymiarach 120x100 cm o wadze 1.082 kg. Na paletach znajdowały się opakowania na produkty kosmetyczne. Strony uzgodniły wysokość frachtu na kwotę 800 euro netto. W punkcie 18 umowy zawarto zastrzeżenie, zgodnie z którym pozwaną obowiązywał całkowity zakaz przeładunków lub doładunków bez uzyskania zgody powódki w formie pisemnej pod rygorem nieważności. W przypadku dokonania przez pozwaną przeładunku lub doładunku bez zgody powódki, miała ona prawo nałożyć na pozwaną karę umowną w wysokości frachtu brutto.

(dowód: zlecenie transportowe k. 13-14, dowód dostawy k. 25, dokument CMR k. 26, zdjęcia – k. 9, częściowo zeznania D. F. oraz M. F. )

W dniu załadunku, tj. 26 maja 2021 roku o godzinie 12:02 pozwana skontaktowała się z pracownikiem powódki – J. P. za pośrednictwem platformy Trans.eu i poprosiła o zmianę awizacji z uwagi na to, że transport zostanie wykonany innym pojazdem niż pierwotnie planowano. Pozwana zleciła załadunek towaru i dostarczenie go do swojej siedziby przewoźnikowi, z którym współpracowała, ponieważ jej kierowca nie zdążył wrócić z Francji. Powódka dokonała awizacji i towar został załadowany na naczepę pojazdu o numerze rejestracyjnym (...). Następnie pozwana poinformowała, że tym pojazdem towar zostanie jedynie przetransportowany do bazy powódki, gdzie następnie dokona przeładunku towaru i dostawa zostanie zrealizowana pojazdem o numerze (...). Pracownik powódki J. P. odpowiedział pozwanej, że na przewożony towar trzeba uważać i zgodnie z ustaleniami miało nie dochodzić do przeładunków. Pozwana zapewniła, że ma doświadczenie z przewożonym towarem i nie zostanie on uszkodzony. W związku z ww. informacją J. P. dokonał awizacji. Do przeładunku doszło po wymianie korespondencji z pracownikiem powódki.

(dowód: wydruk z platformy Trans.eu k. 15-17v, zeznania D. F. k. 174-174v)

Pozwana nie zwracała się do powódki o wyrażenie zgody na przeładunek w formie pisemnej (zgodnie z postanowieniem łączącej strony umowy).

(bezsporne, a nadto: zeznania świadka S. M. k. 158v-160v)

Mąż pozwanej D. F. dokonał przeładunku towaru zabezpieczając go pasami i belką, po czym kierowca D. B. ruszył w trasę. 28 maja 2021 roku dotarł na miejsce docelowe we Francji. Kierowca nie był upoważniony do rozładunku towaru. Rozładunku dokonywał operator wózka widłowego pracujący u odbiorcy. Operator ściągnął z pojazdu osiem z dziesięciu załadowanych palet. Kierowca chcąc ułatwić mu pracę zaczął przesuwając w jego kierunku pozostałe dwie palety. Na skutek tego palety przewróciły się na pakę i doszło do uszkodzenia towaru.

Początkowo strony otrzymywały sprzeczne informacje co do przebiegu zdarzeń. Pozwana została poinformowana przez kierowcę, że to operator wózka widłowego uszkodził palety zahaczając nimi o plandekę. Powódka z kolei dostała informacje od klienta, że to kierowca zaczął przesuwając palety, na skutek czego doszło do uszkodzenia towaru. Okoliczność uszkodzenia towaru na skutek działań kierowcy została finalnie potwierdzona przez pracownika pozwanej T. K. na platformie Trans.eu, który wraz z mężem pozwanej D. F. pozostawał w kontakcie z kierowcą. Po ustaleniu

przebiegu zdarzenia J. P. poinformował T. K., że odbiorca wysłał towar do kontroli jakości i może dojść do obciążenia za straty. T. K. nie negował tej okoliczności.

(dowód: wydruk z platformy Trans.eu k. 18-24v, zeznania świadka S. M. k. 158v-159, płyta CD k. 9, częściowo zeznania D. F. k. 174-174v, częściowo zeznania D. B. k. 173v-174, zeznania świadka Ł. S. k. 175, zdjęcia – k. 9)

Zgodnie z „raportem o niezgodności z wymogami jakościowymi (...)” sporządzonym 14 czerwca 2021 roku 3 palety z paczkami zawierającymi „maseczki rozjaśniające” nie nadawały się do dalszego użytku. Odebrano 56430 sztuk, z czego 19950 zostało odrzuconych. 19 lipca 2021 roku wyliczono starty z tytułu uszkodzenia maseczek na kwotę 7.341,60 euro, koszt sortowania 67,16 euro i koszt utylizacji 289,40 euro, co dało łącznie 7.698,14 euro. Kwota ta ostatecznie została zmniejszona do 4.084 euro.

(dowód: raport k. 49-50, nota refakturowania k. 51, faktura k. 52-53)

Pozwana 14 lipca 2021 roku sporządziła pismo, w którym oświadczyła, że transport towaru został wykonany zgodnie ze zleceniem, a oryginalne dokumenty zostały prawdopodobnie zgubione. Z powodu uszkodzenia towaru podczas przedmiotowego transportu, oczekuje na przesłanie dokumentów w sprawie kosztów uszkodzeń wskazując, że uszkodzone zostały 4 palety.

(dowód: oświadczenie k. 27)

W związku z powstałymi uszkodzeniami towaru kupująca G. O. S. 31 sierpnia 2021 roku wystawiła fakturę na kwotę 4.084 euro, którą obciążyła powódkę. Powódka 14 października 2021 roku uiściła powyższą kwotę.

(dowód: faktura k. 28-28v, 29, 62)

10 września 2021 roku powódka wystawiła pozwanej notę obciążeniową numer 005/09/2021 na kwotę 4.084 euro.

(dowód: nota obciążeniowa k. 35v)

20 października 2021 roku dokonano utylizacji jakiegoś uszkodzonego towaru. Z certyfikatu utylizacji wynika, że waga towaru wynosiła 7.900 kg. Z kolei z potwierdzenia monitorowania odpadów wynika, że szacunkowa ilość odpadów wynosiła 4 tony.

(dowód: raport z utylizacji k. 54-56, certyfikat utylizacji k. 57, potwierdzenie monitorowania odpadów k. 58-59)

Pozwana podała powódce dane podmiotu, u którego jest ubezpieczona, tj. (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. w celu wypłaty odszkodowania za zaistniałe zdarzenie przez ubezpieczyciela.

(bezsporne)

Ubezpieczyciel decyzją z 10 stycznia 2022 roku odmówił wypłaty odszkodowania wskazując, że zgodnie z przekazanymi dokumentami, do uszkodzenia towaru doszło podczas rozładunku dokonywanego przez kierowcę. Na ubezpieczonego nie został nałożony obowiązek rozładunku, wobec czego zgodnie z pkt 17 OWU ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie.

(dowód: decyzja k. 42)

Pismem datowanym na 25 lutego 2022 roku powódka skierowała do pozwanej wezwanie do zapłaty kwoty 4.848 euro w terminie 7 dni od doręczenia. Na dochodzoną kwotę złożyła się kwota 4.084 euro tytułem zwrotu kosztów wynikających z obciążenia powódki należnościami związanymi ze zniszczeniem towaru przez przewoźnika oraz kwota 800 euro tytułem kary umownej za naruszenie punktu 18 przedmiotowego zlecenia.

(dowód: wezwanie do zapłaty k. 30-34)

Pozwana nie otrzymała zapłaty za wykonany transport i nie kierowała do powódki wezwań do zapłaty.

(dowód: zeznania świadka D. F. k. 174-174v, zeznania M. F. k. 175-175v).

### **Ocena dowodów:**

Ustalając stan faktyczny Sąd dał wiarę zgromadzonym w sprawie dowodom z dokumentów. W ocenie Sądu nie budzi wątpliwości, iż dokumenty sporządzone zostały przez osoby, których podpisy znajdują się pod ich treścią. Forma i treść tych pism są właściwe dla dokonania wskazanych w nich czynności, nie zostały one także skutecznie zakwestionowane przez żadną ze stron. Należy podkreślić, że w postępowaniu gospodarczym mamy do czynienia z prymatem dowodów z dokumentów, a pozostałe dowody mają charakter posiłkowy.

Sąd nie dał wiary zeznaniom świadka S. M. w zakresie, w którym wskazywał, że pozwana poinformowała powódkę o przeładunku po jego dokonaniu. Analiza korespondencji wymienionej na platformie Trans.eu pomiędzy pozwaną a pracownikiem powoda wskazuje na to, że pozwana poinformowała powódkę o zamiarze przeładunku i konieczności awizacji. W momencie wymiany wiadomości pozwana oczekiwała na kierowcę, który odebrał towar z R. i jechał dopiero do bazy pozwanej. Świadczy o tym nie tylko treść wymienionej korespondencji, ale także godziny wysłania poszczególnych wiadomości. I tak o godzinie 13:12 M. F. poinformowała J. P., że pojazd został załadowany w W. (miejsce załadunku), a godzinę później, tj. o 14:15 poinformowała, że dane awizacji ponownie ulegną zmianie w związku ze zmianą pojazdu. Mając na uwadze odległość, którą kierowca miał do pokonania z R. do miejsca siedziby pozwanej, nie byłoby możliwe, aby dotarł na miejsce w tak krótkim czasie i aby pozwana zdążyła przeładować towar. Z wymienionej korespondencji wynika, że kierowca, który finalnie udał się w trasę z załadunkiem, czekał na przyjazd kierowcy z towarem i po niezwłocznym przeładunku miał dopiero wyruszyć w trasę.

Niewiarygodne okazały się także zeznania świadka D. B. w części, w której wskazywał, że nie uczestniczył w rozładunku towaru i nie próbował przesunąć palet, aby przyspieszyć pracę operatora wózka widłowego. Zeznania ta pozostają w sprzeczności z załączonymi do akt sprawy wydrukami rozmowy pomiędzy pracownikiem pozwanej T. K., a pracownikiem powódki J. P., którzy na bieżąco ustalali przebieg zdarzenia i relacjonowali uzyskane przez siebie informacje. T. K., który wraz z mężem pozwanej D. F. pozostawał w kontakcie z kierowcą, przyznał, że do zsunęcia palet doszło do skutek działań kierowcy.

Z tożsamyh przyczyn niewiarygodne były zeznania męża pozwanej D. F., co do braku udziału kierowcy w procesie rozładunku. Ponadto zauważyć należy, że świadek przyznał, że chcieli przyspieszyć rozładunek, a ponadto, że w procesie wyjaśniania zaistniałego zdarzenia uczestniczył T. K..

Świadek Ł. S. – pracownik pozwanej zeznał, że słyszał rozmowę D. F. z kierowcą, z której to wynikało, że to operator wózka widłowego zahaczył paletą o dach na skutek czego palety spadły. Zeznania te nie budziły zastrzeżeń Sądu mając na uwadze całokształt okoliczności sprawy, a przede wszystkim załączone wydruki rozmów z platformy Trans.eu. Wynika z nich bowiem, że taka wersja wydarzeń została pozwanej pierwotnie przedstawiona przez kierowcę i w istocie Ł. S. mógł być świadkiem takiej rozmowy. Nie zmienia to jednak faktu, że na skutek sprzecznych informacji uzyskiwanych przez powódkę i pozwaną ostatecznie obydwie strony ustaliły, że do uszkodzenia towaru doszło na skutek działań kierowcy. Okoliczność ta została potwierdzona przez pracownika pozwanej T. K., który uczestniczył w wyjaśnianiu sytuacji.

### **Ocena prawna:**

Powództwo zasługiwało na uwzględnienie w części dotyczącej zasądzenia 800 euro z tytułu kary umownej, w zakresie natomiast roszczenia odszkodowawczego podlegało oddaleniu.

Przewóz realizowany był na trasie różnych państw, a zatem zastosowanie w niniejszej sprawie znajdują uregulowania przewidziane w Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie 19 maja 1956 roku. Stosownie bowiem do treści art. 1 ust. 1 tej Konwencji ma ona zastosowanie do wszelkich

umów o zarobkowy przewóz drogowy, 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, znajdowały się w różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającej się strony. Zarówno Polska, jak i Francja są stronami Konwencji CMR. Nie ulega również wątpliwości, iż powód zawarł z pozwanym umowę o zarobkowy przewóz towarów określony w liście przewozowym, a przewóz miał być wykonany na trasie Polska-Francja. Spełnione zostały zatem przesłanki określone w art. 1, a tym samym wzajemne prawa i obowiązki stron umowy kształtują się na podstawie przepisów Konwencji CMR.

Wówczas, gdy postanowienia Konwencji nie regulują danego zagadnienia i nie wykluczają stosowania prawa wewnętrznego, zastosowanie będą miały także przepisy ustawy prawo przewozowe i kodeksu cywilnego. Wynika to wprost z art. 1 ust. 3 ustawy z 15 listopada 1984 roku prawo przewozowe, który stwierdza, że przepisy ustawy stosuje się do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej oraz art. 90 prawa przewozowego, wskazującego, iż w sprawach nieunormowanych w ustawie i przepisach wykonawczych, stosuje się przepisy kodeksu cywilnego.

Pierwsze z roszczeń powódki dotyczyło zasądzenia kwoty 4.048 euro z tytułu odszkodowania za poniesioną szkodę w związku z obciążeniem jej kosztami uszkodzonego towaru na skutek nieuprawnionego działania ze strony pracownika pozwanej. Swoje roszczenie powódka opierała na przepisach art. 361 k.c. w zw. z art. 29 ust. 1 Konwencji CMR wskazując na niedbalstwo kierowcy.

Odpowiedzialność przewoźnika na kanwie Konwencji CMR została uregulowana w rozdziale IV. Zgodnie z art. 17 ust. 1 Konwencji 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. Odpowiedzialność przewoźnika oparta na postanowieniach Konwencji CMR jest zatem odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka. Przewoźnik może być zwolniony z tej odpowiedzialności jedynie z przyczyn, o których mowa w art. 17 ust. 2 i 4 Konwencji CMR. W myśl art. 17 ust. 2 Konwencji przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Zaś zgodnie z art. 17 ust. 4 uwzględniając postanowienia artykułu 18, ustępy 2 do 5, przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn wskazanych w tym przepisie.

Wszystkie ograniczenia lub wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika przewidziane w rozdziale IV o odpowiedzialności przewoźnika nie mają zastosowania, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem (art. 29 ust. 1). Odnosi się to także do pracowników przewoźnika (art. 29 ust. 2). Odesłanie do norm prawa krajowego należy rozumieć w ten sposób, że wskazuje ono w pierwszej kolejności krajowe normy obowiązujące w zakresie umowy przewozu, a nie ogólne zasady dotyczące odpowiedzialności odszkodowawczej (zasada *lex specialis derogat legi generali*). Ponieważ prawo polskie regulujące umowę przewozu przewiduje te same skutki w zakresie zniesienia ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika w przypadku winy umyślnej i rażącego niedbalstwa (art. 86 pr. przew., art. 788 § 1 i 3 k.c.), należy przyjąć, że w świetle tego prawa, rażące niedbalstwo przewoźnika zrównane jest z winą umyślną. Wina umyślna ma miejsce wówczas, gdy sprawca bezprawnego czynu chce wyrządzić szkodę (*dolus directus*) lub co najmniej świadomie godzi się na jej wyrządzenie (*dolus eventualis*). Działaniu lub zaniechaniu sprawcy można przypisać zły zamiar, gdy występuje chęć uszkodzenia lub też świadomość, że określone działanie lub zaniechanie może wyrządzić szkodę, i akceptacja tego stanu rzeczy. W takiej sytuacji osoba uprawniona może dochodzić od przewoźnika pełnego odszkodowania, obejmującego zarówno straty, jak i utracone, a spodziewane korzyści, które mogłaby osiągnąć, gdyby jej szkody nie wyrządzono (art. 361 § 1 i 2 k.c.).

Niedbalstwo po stronie pozwanej powódka upatrywała w: przeładowaniu towaru bez zgody powódki, nieprawidłowym zabezpieczeniu przeładowanego towaru, dokonaniu rozładunku przez kierowcę, który nie był do tego uprawniony oraz uszkodzeniu 4 palet i zniszczeniu towaru. Sąd nie dopatrywał się jednak winy umyślnej w działaniu przewoźnika

oraz jego pracownika, a to z następujących względów. Nie wykazano, aby przedstawione przez powódkę okoliczności powstały w związku z chęcią wyrządzenia jej szkody, czy też ze świadomym godzeniem się na jej wyrządzenie. Ciężko uznać, aby działanie pozwanej czy też jej pracownika cechowało się złym zamiarem. Przede wszystkim z ustalonego stanu faktycznego nie wynika, aby przeładunek został dokonany w sposób nieprawidłowy i aby do uszkodzenia towaru doszło z winy umyślnej przewoźnika. Towar przewożony był w kartonach owiniętych na palecie folią stretchową i został zabezpieczony pasami. Prawdopodobność takiego sposobu zabezpieczenia towaru nie był negowany przez powódkę. Jeśli nawet doszło do uszkodzenia części towaru podczas transportu, nie sposób automatycznie przypisać winy umyślnej przewoźnikowi. Nie świadczy także o winie umyślnej przewoźnika fakt przeładowania towaru bez pisemnej zgody powódki. Nie towarzyszył pozwanej bowiem zamiar ani świadomość ewentualnego doprowadzenia w ten sposób do uszkodzenia towaru. Analogicznie nie świadczą o niedbalstwie czynności podjęte przez kierowcę w celu rozładunku towaru. Z ustalonego stanu faktycznego wynika, że kierowca przesuując palety kierował się chęcią ułatwienia pracy operatorowi wózka widłowego. Okoliczność ta nie była przedmiotem sporu. Powódka swoją argumentację skierowała głównie na fakt, że kierowca nie miał ku temu upoważnienia. Choć działanie kierowcy niewątpliwie było nieprawidłowe i aktualizuje odpowiedzialność pozwanej za uszkodzenie towaru, to nie świadczy jednak o niedbalstwie w rozumieniu art. 29 ust. 1 i 2 Konwencji CMR.

Sąd nie podzielił stanowiska powódki, aby działanie pozwanej cechowało się złym zamiarem przewoźnika czy też niedbalstwem, co uzasadniałoby dochodzenie od pozwanej pełnego odszkodowania z tytułu powstałej szkody. W sprawie nie znajdzie zastosowania art. 29 Konwencji, a w konsekwencji przewoźnik ma prawo korzystać z chroniących go postanowień Konwencji.

Przeprowadzone postępowanie dowodowe pozwoliło stwierdzić, że do uszkodzenia dwóch spornych palet doszło na skutek nieuprawnionego działania kierowcy, który chcąc przesunąć palety doprowadził do zsunięcia znajdującego się na tych paletach towaru. Z ustalonego stanu faktycznego wynika nadto, że odpowiedzialność za uszkodzenie dwóch pozostałych palet również ponosi pozwana, bowiem do ich uszkodzenia doszło przed wydaniem towaru. Świadczą o tym następujące okoliczności. Uszkodzenie 4 palet zostało wpisane przez odbiorcę w dokumencie CMR. Ponadto pozwana w lipcu 2021 roku sporządziła oświadczenie, w którym przyznała, że podczas transportu doszło do uszkodzenia 4 palet. Następnie pozwana przekazała powódce dane ubezpieczyciela w celu dochodzenia roszczeń wynikających z poniesionej szkody. Oznacza to, że poczuwała się do odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie. W przeciwnym wypadku działanie pozwanej byłoby nieracjonalne. Co więcej, z zeznań zarówno M. F., jak i jej męża D. F. wynika, że nie otrzymali zapłaty za wykonane zlecenie i wobec podania numeru (...) uważali, że sprawa została załatwiona. Co ważne, nawet nie zwracali się do powódki o zapłatę za wykonaną usługę. Okoliczności te świadczą o tym, że pozwana była świadoma swojej odpowiedzialności za uszkodzenie towaru oraz tego, że nie wywiązała się ze swojego zobowiązania w sposób należyty. W świetle powyższego stwierdzić należało, że do uszkodzenia 4 spornych palet doszło przed ich wydaniem przez przewoźnika. Odrębną kwestią pozostawało natomiast to, czy znajdujący się na uszkodzonych paletach towar w całości został skierowany do utylizacji. Jak wynika bowiem z „raportu o niezgodności z wymogami jakościowymi (...)” do dalszego użytku nie zostały dopuszczone jedynie 3 palety. Oznacza to, że tylko część towaru nie nadawała się do dalszego użytku i tylko za tę część pozwana może ponosić odpowiedzialność na podstawie art. 17 ust. 1 Konwencji CMR.

Zakres obowiązku odszkodowawczego uzależniony jest od rozmiaru szkody. Stąd też obok samego stwierdzenia faktu szkody istotne znaczenia ma ustalenie jej rozmiaru. Zgodnie z art. 25 ust. 1 Konwencji CMR w razie uszkodzenia przesyłki przewoźnik płaci kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru, obliczoną według wartości towaru ustalonej zgodnie z artykułem 23, ustępy 1, 2 i 4. Przepis art. 23 ust. 1 wskazuje, że jeżeli na podstawie postanowień Konwencji przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru (tu: uszkodzenie), odszkodowanie oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. Ustęp 2 tego przepisu stanowi, że wartość towaru określa się według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej – według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości. Dalej art. 23 ust. 4 przewiduje, że oprócz tego zwraca się przewoźnikowi, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem

towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia (tu: uszkodzenia) i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia (tu: uszkodzenia); inne odszkodowania nie należą się.

Powyższe oznacza, że wysokość odszkodowania winna być ustalona na kwotę odpowiadającą wartości uszkodzonego towaru. Stosownie do treści art. 6 k.c. ciężar wykazania istnienia i wysokości szkody obciążał powódkę. Tymczasem powódka ograniczyła się jedynie do przedłożenia faktury, którą została obciążona, noty obciążeniowej wystawioną na jej podstawie i dokumentacji związanej z badaniem uszkodzonego towaru oraz jego utylizacją. Powódka nie przedłożyła natomiast protokołu szkody i dokumentacji zdjęciowej obrazującej ilość faktycznie uszkodzonego towaru oraz dokumentu (faktury), z którego wynikałaby wartość towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. Takim dokumentem nie jest z pewnością delivery note – k. 25. Na podstawie załączonej dokumentacji nie sposób także stwierdzić rzeczywistego rozmiaru powstałej szkody, bowiem dokumenty te są ze sobą sprzeczne. Z kolei przedłożone zdjęcia na płycie cd (k. 9) jedynie pogłębiły zastrzeżenia co do ilości faktycznie uszkodzonego towaru, gdyż wynika z nich, że jedynie górna warstwa pudełek ułożonych na palecie została naruszona.

W pierwszej kolejności wątpliwości budziło, jaki dokładnie towar był przewożony, czy były to opakowania na produkty kosmetyczne (produkcją takowych zajmuje się W.), czy też już gotowe produkty kosmetyczne, na co wskazywałyby dokumenty. Ostatecznie na podstawie zdjęć i zeznań świadków Sąd ustalił, że zlecenie obejmowało przewóz opakowań na produkty kosmetyczne, a nie samych kosmetyków, natomiast nazwa towaru na dokumentach odpowiadała nazwie kosmetyków, które miały być umieszczone w tych opakowaniach. Powyższe powinno być jednak bezspornie wykazane dokumentem sprzedażowym. Uwagę Sądu zwróciła także rozbieżność pomiędzy wagą towaru podaną w zleceniu transportowym wystawionym przez powódkę (k.13) oraz w dowodzie dostawy wystawionym przez spółkę (...) (k. 24), a wagą towaru przeznaczanego do utylizacji. Zgodnie z wyżej wymienionymi dokumentami waga towaru oscylowała w granicach 1000 kg, podczas gdy z raportu utylizacji wynika, że waga towaru utylizowanego wynosiła 7,900 kg. Kolejna sprzeczność pojawia się podczas analizy potwierdzenia monitorowania odpadów, z którego wynika, że szacunkowa ilość odpadów wynosiła 4 tony. Waga utylizowanego towaru okazuje się wyższa niż waga towaru przewożonego. Kolejną wątpliwość budzi „raport o niezgodności z wymogami jakościowymi (...)”, z którego wynika, że 19950 „maseczek” z transportu zostało odrzuconych. Na tej podstawie wyliczono straty z tytułu uszkodzenia „maseczek” na kwotę 7.341,60 euro, koszt sortowania 67,16 euro i koszt utylizacji 289,40 euro, co dało łącznie 7.698,14 euro. Po czym kwota ta z niewyjaśnionych przyczyn została zmniejszona do 4.084 euro. Z przedłożonych do akt sprawy dokumentacji nie sposób ustalić rozmiaru powstałej szkody oraz wartości uszkodzonego towaru zgodnie z treścią art. 23 Konwencji CMR, a to uniemożliwia zasądzenie odszkodowania w należnej wysokości.

Mając na uwadze przytoczone okoliczności faktyczne i prawne, na podstawie art. 1 prawa przewozowego w zw. z art. 774 k.c. w zw. z art. 1, 17 ust. 1 oraz 23 ust.1, 2 i 4 a contrario Konwencji CMR Sąd oddalił powództwo w zakresie żądania zasądzenia kwoty 4.048 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie w transakcjach handlowych od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, o czym orzeczono w punkcie 1 wyroku.

W odniesieniu do roszczenia dotyczącego kary umownej Sąd poczynił następujące ustalenia. Wbrew twierdzeniom powódki, po dokładnej analizie wymienionych wiadomości pomiędzy pozwaną a pracownikiem powódki J. P., stwierdzić należało, że pozwana poinformowała pracownika powódki o przeładunku przed jego dokonaniem, nie zaś jak to podnosi powódka - po fakcie. W trakcie wymiany korespondencji na platformie Trans.eu powódka miała wpływ na przeładunek i mogła stanowczo nie wyrazić na to zgody. Pracownik powódki J. P. zaakceptował jednak zamiar pozwanej i wystawił odpowiedni dokument.

Inną kwestią pozostaje jednak, czy taką akceptację można uznać za skuteczną w świetle zastrzeżenia przez strony w treści umowy, że zgoda taka musi zostać wyrażona przez zleceniodawcę w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Zgodnie z art. 76 k.c., jeżeli strony zastrzegły w umowie, że określona czynność prawna między nimi ma być dokonana w szczególnej formie, czynność ta dochodzi do skutku tylko przy zachowaniu zastrzeżonej formy. Jednakże, gdy strony zastrzegły dokonanie czynności w formie pisemnej, dokumentowej albo elektronicznej, nie określając skutków niezachowania tej formy, w razie wątpliwościyczytuje się, że była ona zastrzeżona wyłącznie dla celów dowodowych.

Z kolei w myśl art. 78 § 1 k.c. do zachowania pisemnej formy czynności prawnej wystarcza złożenie własnoręcznego podpisu na dokumencie obejmującym treść oświadczenia woli.

Nie ulega wątpliwości, że powódka (jako zleceniodawca) nie wyraziła zgody na przeładunek w formie pisemnej. Forma ta została zastrzeżona pod rygorem nieważności, co oznacza, że przy jej niezachowaniu czynność ta nie może odnieść skutku. Zaakceptowanie przez pracownika powódki zamiaru przeładunku nie zwalniało pozwanej z obowiązku uzyskania zgody w formie pisemnej, wobec łączących ją z powódką postanowień umowy. To w interesie pozwanej leżało uzyskanie zgody w tak zastrzeżonej formie, bowiem to na niej ciążyło ryzyko obciążenia karą umowną. Pozwana nie zabezpieczyła się przed ewentualnym roszczeniem ze strony powódki. Nie sposób także uwolnić pozwaną od odpowiedzialności w związku z powoływaniem się przez nią na praktykę dokonywania przeładunku wbrew postanowieniom umowy, co powódka miała akceptować. Okoliczność ta została zresztą zanegowana przez powódkę, a pozwana w żaden sposób jej nie wykazała.

Nadmienić należy, że zgodnie z art. 41 ust. 1 Konwencji z zastrzeżeniem postanowień artykułu 40 jest nieważna i pozbawiona mocy każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia niniejszej Konwencji. Konwencja nie reguluje warunków dokonania przeładunku i odpowiedzialności przewoźnika za ich niedotrzymanie, wobec czego zastrzeżenie kary umownej w tym zakresie nie naruszało jej postanowień. Skoro Konwencja nie reguluje powyższej kwestii zastosowanie znajdują przepisy kodeksu cywilnego, tj. art. 483 k.c.

Z istoty instytucji kary umownej, przewidzianej w art. 483 k.c. wynika, że wierzyciel, dla którego zastrzeżona została kara umowna nie ma obowiązku wykazania faktu poniesienia szkody oraz jej wysokości, a do realizacji przysługującego mu roszczenia o zapłatę kary umownej wystarczy wykazanie istnienia i treści zobowiązania łączącego go z dłużnikiem, a także faktu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 lipca 2005 r., V CK 869/2004; wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 6 września 2012 r., I ACa 756/2012).

Powódka wykazała, że zgodnie z zawartą z pozwaną umową, wyłączona została możliwość dokonania przeładunku towaru bez jej zgody wyrażonej w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Okoliczność, że taki zapis obowiązywał strony, nie była zresztą przedmiotem sporu pomiędzy stronami. W świetle wyżej poczynionych ustaleń nie ulega wątpliwości, że pozwana nie wykonała należycie swojego zobowiązania i w związku z planowanym przeładunkiem nie uzyskała zgody powódki w zastrzeżonej formie. Akceptacja wyrażona na komunikatorze Trans.eu, w świetle art. 76 k.c. i 78 k.c., nie mogła zastąpić zgody, której forma pisemna została zastrzeżona pod rygorem nieważności. Wobec naruszenia przez pozwaną punktu 18 umowy, powódka miała prawo obciążyć ją karą umowną dochodzoną pozwem.

W świetle powyższego, Sąd zasądził od pozwanej na rzecz powódki kwotę 800 euro z tytułu kary umownej na podstawie art. 1 prawa przewozowego w zw. z art. 774 k.c. w zw. z art. 1 i 41 Konwencji CMR w zw. z 483 k.c. Żądanie zasądzenia odsetek ustawowych za opóźnienie w transakcjach handlowych od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty od wyżej wymienionej kwoty nie mogło zostać uwzględnione, bowiem opóźnienie z zapłatą kary umownej nie rodzi skutków wynikających z ustawy o terminach zapłaty w transakcjach handlowych (por. wyrok SN z 15.11.2017 r., II CSK 122/17, LEX nr 2428772).

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 100 k.p.c. stosując stosunkowe ich rozdzielenie. Powódka poniosła koszty związane z opłatą od pozwu w wysokości 1142 złotych, opłatą od pełnomocnictwa w wysokości 17 złotych oraz wynagrodzeniem pełnomocnika w wysokości 3.600 złotych ustalonym na podstawie § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie, co dało łączną sumę 4.759 złotych. Pozwana z kolei poniosła koszt opłaty skarbowej od pełnomocnictwa w wysokości 17 złotych oraz wynagrodzeniem pełnomocnika w wysokości 3.600 złotych ustalonym na wyżej wymienionej podstawie, co łącznie wyniosło 3.617 złotych. Tym samym koszty procesu wyniosły 8.376 złotych. Powódka przegrała proces w 80%, wobec czego powinna ponieść koszty procesu w wysokości 6.700,80 zł (6.700,80 - 4.759 = 1941,80). Wobec powyższego należało zasądzić od powódki na rzecz pozwanej 1941,80 złotych z tytułu zwrotu kosztów procesu. O odsetkach orzeczono na podstawie art. 98 § 1<sup>1</sup> k.p.c.