

Sygnatura akt XIII GC 1232/18

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

(...), dnia 28 stycznia 2019 roku

**Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi XIII Wydział Gospodarczy w następującym składzie:**

Przewodniczący: SSR Piotr Chańko

Protokolant: sekretarz sądowy Izabela Ćwiklińska

**po rozpoznaniu w dniu 28 stycznia 2019 roku w (...)**

**na rozprawie sprawy z powództwa G. K.**

**przeciwko I. J.**

**o zapłatę**

1. oddała powództwo;
2. zasądza od G. K. na rzecz I. J. kwotę 917 zł (dziewięćset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygnatura akt XIII GC 1232/18

## UZASADNIENIE

Pozwem wniesionym dnia 21 grudnia 2017 roku do Sądu Rejonowego w Skierniewicach VI Wydział Gospodarczy, G. K. prowadzący jednoosobową działalność gospodarczą pod firmą (...) żądał od I. J. prowadzącej jednoosobową działalność gospodarczą pod firmą (...) zapłaty kwoty 535 euro z ustawowymi odsetkami za opóźnienie tytułem nienależnie pomniejszonego wynagrodzenia wynikającego z zawartej pomiędzy stronami umowy o przewóz.

/pozew, k. 2-4/

Sąd Rejonowy w Skierniewicach w dniu 29 grudnia 2017 r. wydał nakaz zapłaty.

/nakaz zapłaty, k. 21/

W sprzeciwie od nakazu zapłaty wniesionego do Sądu Rejonowego w Skierniewicach dnia 29 stycznia 2017 r., pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości podnosząc, że potrącenie wynagrodzenia powoda o kwotę żadaną pozwem było następstwem szkody jaką poniosła na skutek opóźnienia, jakie powód dopuścił się w rozładunku przewożonego ładunku. Pozwana powołała się przy tym na przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. Ponadto, pozwana podniosła zarzuty przedawnienia oraz braku właściwości miejscowej Sądu w Skierniewicach.

/sprzeciw, k. 24-28/

Postanowieniem z dnia 16 lutego 2018 r. Sąd Rejonowy w Skierniewicach stwierdził swoją niewłaściwość i przekazał sprawę właściwemu Sądowi Rejonowemu dla Łodzi - Śródmieścia w Łodzi XIII Wydział Gospodarczy.

/postanowienie, k. 54/

Pismem z dnia 8 maja 2018 r. powód podtrzymał powództwo w całości.

/pismo, k. 58-63/

**Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

Pozwana była stroną umowy spedycji, której przedmiotem była organizacja przewozu ładunku z (...) (m. W.) do (...) (m. C.). Zlecającym był (...). Ustalone wynagrodzenie opiewało na 1.070 euro.

/zamówienie transportu, k. 35; faktura k. 36/

Dnia 26 października 2016 roku strony zawarły umowę zlecenia transportowego nr (...). Powód zobowiązał się do przewozu ładunku z (...) do (...) - (...) w miejscowości C.. Data rozładunku została określona na 02/03 listopada 2016 godzina 8:00. Wysokość przewoźnego zostało ustalone na kwotę 870 euro. Strony zawarły umowę za pośrednictwem giełdy (...).eu.

/umowa, k.5-6/

W toku przewozu powstało opóźnienie w transporcie z winy powoda. Kiedy w dniu 3 listopada 2016 roku o godzinie 10.50 M. R., pracownik pozwanej nawiązał za pomocą komunikatora internetowego kontakt z pracownikiem powoda D. P., pytając: „kiedy rozładuje się auto z W. w (...)?” ((...)), w odpowiedzi przeczytała, że: „kierowca miał problemy zdrowotne, musieliśmy podmienić kierowców, postaramy się na jutro dojechać”. Na kolejne pytania, czy przyjazd nastąpi rano, czy o innej porze, D. P. odpowiadała wymijająco: „robimy co możemy, by dojechać jak najszybciej”. Nie padła również odpowiedź na pytanie, gdzie dokładnie znajduje się samochód z ładunkiem. D. P. pytała natomiast, czy można zmienić miejsce przekroczenia granicy z B. na B.. M. R. po sprawdzeniu poinformowała, że jest możliwość zmiany przejścia granicznego, co wiązało się równocześnie ze zmianą agencji celnej, która miała zapewnić sprawne przejście granicy UE. Po potwierdzeniu tej informacji, D. P. wskazała, że auto dojedzie na rozładunek około godziny 12.00.

/wydruk z komunikatora, k. 44-46/

Termin i data rozładunku nie zostały dotrzymane. D. P. w swojej ostatniej informacji napisała: „pauzy niestety nie przeszkodzą”. Dalej kontakt z jej strony się urwał i nie odpowiadała na dalsze pytania M. R. ani na informację, że klient będzie bardzo zły z powodu opóźnienia i przyjazdu 4 listopada. Kontakt został na nowo nawiązany dopiero 7 listopada 2016 roku o godzinie 10:04. D. P. poinformowała, że samochód stoi na granicy w T., po odprawie towaru strony pozwanej, ale nie może opuścić granicy ze względu na odprawę towaru stanowiącego doładunek. D. P. napisała, że: „sprawa została zawalona przez jednego z klientów i bałagan w jego dokumentach. Jeżeli chce Pani dokumenty potwierdzające opóźnienie z winy klienta możemy je Pani dostarczyć”. W odpowiedzi M. R. dalej ponowiła pytanie gdzie jest auto, przypomniała, że miało być rozładowane do 3 listopada oraz pytała czy auto ma (...). Jednocześnie spedytorka-M. R. mogła weryfikować kwestię odprawy. D. P. udzielała jednak sprzecznych informacji, co do położenia samochodu oraz przejścia granicznego. (...) miało być według zapewnień w B. na południowo-zachodniej granicy (...), czyli wjeżdżać od strony (...). Następnie informowano pozwaną, że stoi na granicy w T., czyli na północnej granicy (...) i wjeżdża od strony (...). 26 października 2016 roku, na etapie składania zlecenia strony ustaliły za pośrednictwem pracowników, że odprawa będzie w B. (północny-zachód, granica z (...)). Tymczasem, M. R. miała informację od klienta, że zgodnie z informacją z agencji celnej odprawa została zakończona o godzinie 9.00 rano w dniu 7 listopada. Informacja ta stała w sprzeczności z twierdzeniem D. P., że auto stoi i czeka na odprawę, a o 12.10 jeszcze nie ruszyło z granicy. Ostatnia informacja zaś to o godzinie 14:46, że auto dotrze na rozładunek w ciągu godziny.

/wydruk z komunikatora, k.47-49/

Do rozładunku doszło dnia 7 listopada 2017 roku.

/okoliczność bezsporna/

Powód wystawił pozwanej fakturę VAT numer (...) opiewającą na 870 euro.

/faktura, k. 8/

Pozwana uiszczając wynagrodzenie powodowi potrąciła kwotę 535 euro i wystawiła notę obciążeniową nr (...)z dnia 21.22.2016 r. opiewającą na potrąconą kwotę. W swej treści nota obciążeniowa zawierała informację, iż podstawą obciążenia jest opóźnienie w dostawie oraz obciążenie pozwanej kwotą 535 euro przez zleceniodawcę spedycji.

/ nota obciążeniowa, k. 10/

Powód dnia 24 kwietnia 2017 r. bezskutecznie wezwał pozwaną do zapłaty kwoty 535 euro jako brakującej kwoty wynikającej z faktury o numerze (...).

/wezwanie do zapłaty, k. 11/

W trakcie wykonywania transportu, strony komunikowały się ze sobą wyłącznie za pośrednictwem komunikatora giełdy (...)eu powszechnie wykorzystywanego na rynku do komunikacji w tego rodzaju stosunkach. Odbiór ładunku nastąpił zgodnie z umową, natomiast 3 listopada 2016, tj. w dniu kiedy najpóźniej ładunek miał zostać rozładowany, pracownik powoda za pośrednictwem komunikatora, na pytanie pracownika powódki o to kiedy ładunek zostanie dostarczony, poinformował, że kierowca miał problemy zdrowotne oraz że powód poczyni starania by ładunek dojechał dnia kolejnego. Wówczas, jeszcze przez jeden dzień pracownicy stron porozumiewali się za pośrednictwem komunikatora co do miejsca odprawy i sposobów na przyspieszenie rozładunku. Pomiędzy 4 a 7 listopada 2016 r. pozwana, mimo podejmowanych prób, nie otrzymywała żadnej informacji od powoda na jakim etapie znajduje się transport i na kiedy ładunek dojedzie do miejsca przeznaczenia. W rozmowie za pośrednictwem komunikatora, pracownik pozwanej okazywał zdenerwowanie, informował, że opóźnienie w rozładunku zrodzi problemy na linii stosunku ze zlecającym spedycję oraz że do rozładunku musi dojść jak najszybciej. Jednocześnie pracownik strony pozwanej informował, że w razie dalszych opóźnień będzie to sytuacja, która zrodzi koszty po stronie pozwanego, którymi obciąży pozwaną zleceniodawca transportu.

/wydruk rozmowy z komunikatora, k. 41-50/

Na skutek co najmniej 4 - dniowego opóźnienia w rozładunku, zlecający pozwanej spedycję obciążył ją kwotą 535 euro. Pozwana wobec obciążenia, z wypłaconej jej kwoty za spedycję, zwróciła zlecającemu żadaną przez niego kwotę.

/potwierdzenie przelewu, k. 37; faktura, k. 38; potwierdzenie przelewu, k. 39/

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powództwo jako niezasadne podlegało oddaleniu.

Nie ma wątpliwości, iż umowa zawarta pomiędzy stronami to umowa nazwana przewozu (art. 774 k.c.). Nie ma również wątpliwości, że w niniejszej sprawie zastosowanie mają przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. 1962 Nr 49, poz. 238). Strony łączyła umowa przewozu, której przedmiotem był przewóz odpłatny, a przyjęcie przesyłki i jej dostawa miały się odbyć i odbyły się w dwóch różnych krajach, z których co najmniej jeden jest sygnatariuszem Konwencji. Konwencja, jako umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, zgodnie z Konstytucją RP, ma pierwszeństwo w krajowym porządku prawnym przed ustawami. Wobec tego, ustawa Prawo przewozowe stosowana jest w sprawach przewozu subsydiarnie, a postanowienia umowne w obrocie gospodarczym pomiędzy stronami umowy przewozu oczywiście nie mogą być sprzeczne ani z ustawą ani z Konwencją.

Zastosowania Konwencji CMR nie kwestionowały strony postępowania, co więcej, same powoływały się na jej postanowienia. Kwestią sporną zaś było to, czy na podstawie tych przepisów oraz postanowień umownych stron,

pozwanej przysługiwała względem powoda wierzytelność w postaci prawa żądania kwoty 535 euro oraz czy miała ona prawo wyegzekwować tę kwotę w drodze potrącenia z należnego powodowi przewoźnego.

Zgodnie z treścią art. 17 ust. 1 Konwencji CMR, przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. Natomiast art. 23 pkt 5 Konwencji stanowi że w razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynikła stąd dla niej szkoda, **przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć kwoty przewoźnego**. Wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru lub zadeklarowania specjalnego interesu w jego dostawie, zgodnie z artykułami 24 i 26. Specjalny interes polegać może na wskazaniu konkretnych i nieprzekraczalnych daty i godziny rozładunku (tzw. termin "fix"). Należy podkreślić, że wskazany w umowie stron termin rozładunku nie był terminem "fix" (k. 5-6, k. 147 odw.).

Mając na względzie treść wyżej przytoczonych przepisów, w niniejszym procesie, pozwana ażeby nie ulec żądaniu powoda powinna była udowodnić, że doszło do opóźnienia w rozładunku przewożonego ładunku, oraz że na skutek opóźnienia w rozładunku pozwana poniosła szkodę, a kwota, którą potrąciła powodowi była właściwa i odpowiadała wysokości poniesionej szkody. Przesłanką ustawową jest również ocena, czy szkoda przewyższa wysokość przewoźnego. Na powódzie, jako przewoźnikowi spoczywał zaś ciężar dowiedzenia, że okoliczności z których wynikało opóźnienie nie powstało z jego winy, względnie jego przyczyną były okoliczności stanowiące ustawowe lub umowne wyłączenie tej odpowiedzialności.

Sąd stoi na stanowisku, że pozwana zdołała wykazać istnienie wszystkich przesłanek odpowiedzialności przewoźnika bowiem wynikają z przedstawionych zarówno przez powoda jak i przez powódkę dokumentów, których wiarygodności powód nie kwestionował. Powód zaś mimo powołania się na okoliczność wyłączającą odpowiedzialność za opóźnienie nie podjął żadnej inicjatywy, oprócz zeznań strony, aby je wykazać.

Okoliczność, że ładunek został rozładowany 4 dni później niż miało to nastąpić zgodnie z umową nie podlega wątpliwości. Taki stan rzeczy wynika zarówno z rozmowy na komunikatorze (...)eu, listu przewozowego (k. 9) oraz pisma procesowego powoda (k. 58-63). Okoliczność poniesienia szkody przez pozwaną, sama ona zdołała wykazać na mocy dokumentów, z których wynika, że została ona obciążona kwotą 535 euro - faktura, oraz że taką kwotę uiściła na rzecz swojego zleceniodawcy, u którego ładunek miał zostać rozładowany - potwierdzenie przelewu.

Kwota, jaką pozwana potrąciła powodowi odpowiada wysokości szkody, jaką ta poniosła i jednocześnie wysokość ta nie jest sprzeczna ani z przepisami Konwencji ani z przepisami ustawy Prawo przewozowe. Zgodnie z art. 23 pkt 5 Konwencji CMR, powódka mogła żądać od powoda odszkodowania w wysokości nieprzewyższającej przewoźnego. Skoro przewoźne wynosiło 870 euro, a pozwana potrąciła kwotę 535 euro - pozwana nie naruszyła prawa.

Odnosząc się do wierzytelności pozwanej, na początku należy wspomnieć, że rozważania na ten temat to w rzeczywistości analiza czy pozwanej przysługiwało od powoda odszkodowanie. Wysokość frachtu, jak również wysokość wypłaconego wynagrodzenia na rzecz powoda nie były sporne. Spór w istocie dotyczy wyłącznie kwestii istnienia podstaw do potrącenia wysokości szkody z kwotą niewypłaconego wynagrodzenia za przewóz.

Powód ma rację podnosząc zarzut nieważności w całości klauzuli umownej z pkt 9 umowy stron. Rzeczywiście postanowienie brzmiące: „Każde opóźnienie pojazdu na załadunek może skutkować karą umowną dla zleceniobiorcy w wysokości frachtu, wyższą jeśli kara ta będzie udokumentowana” jest sprzeczne z regulacją Konwencji CMR zawartą w art. 23 pkt 5 w związku z art. 41 ust. 1 Konwencji. Po pierwsze, Konwencja nie przewiduje sankcji za samo opóźnienie, a po drugie, co do zasady odszkodowanie za opóźnienie nie może wynieść więcej niż kwota przewoźnego. Zgodnie jednak z art. 41 ust. 1 Konwencji, nieważne jest jedynie to postanowienie umowy, które jest niezgodne z Konwencją. Wbrew więc stanowisku powoda, pozwana miała podstawę do dochodzenia od niego rekompensaty finansowej za opóźnienie bowiem takie roszczenie pozwanej przysługiwało właśnie na podstawie art. 23 pkt 5 Konwencji bez żadnych dodatkowych klauzul zawartych w umowie przewozu. Konwencja ta, jak sam zresztą powód wskazuje, ma pierwszeństwo przed innymi regulacjami i postanowieniami umownymi. Żeby powód mógł uwolnić się

od odpowiedzialności odszkodowawczej musiałby wykazać, że nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienie. Można dodać tylko, że także ustawa Prawo przewozowe zobowiązuje przewoźnika do wypłaty odszkodowania za opóźnienie w przewozie i wówczas odszkodowanie nie może przekroczyć nawet dwukrotności przewoźnego. W sprawie jednak Sąd stosował Konwencję bezpośrednio, z pierwszeństwem przed innymi regulacjami.

Rozstrzygając zaś czy powód ponosi odpowiedzialność za opóźnienie w rozładunku i czy wobec tego pozwana miała prawo do odszkodowania zachowanie powoda należy rozpatrywać przez pryzmat treści art. 17 ust. 2 (ogólne przyczyny zwalniające) i ust. 5 Konwencji CMR, zgodnie z którymi: ust. 2 Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności (za opóźnienie), 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, ust. 5 - jeżeli na mocy niniejszego artykułu przewoźnik nie odpowiada za niektóre czynniki, które spowodowały szkodę, jego odpowiedzialność jest zaangażowana tylko w tym zakresie, w jakim czynniki, za które ponosi on odpowiedzialność na mocy niniejszego artykułu, przyczyniły się do powstania szkody.

W ocenie Sądu, powód w żaden sposób nie zwolnił się od odpowiedzialności za opóźnienie, a tym samym za szkodę, jaką pozwana na skutek tego opóźnienia poniosła. Sama okoliczność, że w trakcie transportu kierowca miał problemy zdrowotne nie uzasadnia twierdzenia powoda, iż jest on wobec tego całkowicie zwolniony z odpowiedzialności za 4 - dniowe opóźnienie. Powód, uzasadniając swoje opóźnienie, w trakcie procesu powołał się na treść punktu 5 lit b, c i e umowy łączącej strony. Postanowienie to wskazuje przyczyny, dla których może dojść do postoju w miejscach innych niż wskazane w umowie. Jako przyczyny postoju w innym miejscu wskazano m.in. załatwianie formalności związanych z realizacją transportu (finansowe i celne) czy zachorowania lub zaszłabnięcia kierowcy. Nie budzi wątpliwości, że zastrzeżenie to w żaden sposób nie odnosi się do terminu rozładunku, a więc w żaden sposób nie umożliwia swobodnego przesunięcia terminu dostawy ładunku czy już na pewno nie łagodzi odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie, **odnosi się ono jedynie do miejsca a nie do czasu**. W doktrynie przyjmuje się, że jeśli termin przewozu jest ustalony, przewoźnik nie może powoływać się na okoliczności dotyczące np. konieczności dopełnienia formalności na granicach. Chcąc uwolnić się od odpowiedzialności za szkodę przewoźnik musiałby udowodnić, że przyczyny opóźnienia wypełniają znamiona okoliczności zwalniających od odpowiedzialności określonych w art. 17 ust. 2 CMR bowiem zgodnie z art. 18 ust. 1 Konwencji - dowód, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało jedną z przyczyn przewidzianych w artykule 17, ustęp 2, ciąży na przewoźniku. Rzeczywiście, okoliczność taka jak nagle problemy zdrowotne kierowcy mogły, choć nie musiały być niemożliwe do przewidzenia i uniknięcia przez przewoźnika. Mogły a nie musiały - bowiem nie jest wiadome, jakie właściwie problemy zdrowotne zgłosił kierowca, gdyż powód w żaden sposób nie próbował wykazać ani samej pozwanej ani następnie w procesie, że rzeczywiście okoliczności, na skutek których nastąpiło opóźnienie miały właśnie taki (obiektywny) charakter. Nie jest wiadome także czy to właśnie problemy zdrowotne kierowcy doprowadziły do tak dużego (4 dni) opóźnienia czy może główną przyczyną były jednak problemy z formalnościami odnośnie drugiego przewożonego ładunku, którymi przewoźnik nie powinien uzasadniać opóźnienia. Trudno w tym przypadku przyznać, że powód nie mógł uniknąć następstw takiego zdarzenia jak choroba kierowcy. W takiej sytuacji powód, jako profesjonalista, powinien był niezwłocznie powiadomić o zaistniałym problemie swojego kontrahenta, tak by umożliwić mu ewentualnie podjęcie działań zmierzających do uniknięcia negatywnych tego konsekwencji, czego jednak nie zrobił. Możliwe, że pozwana, wiedząc dostatecznie wcześniej o problemach z przewozem miałaby możliwość i chciałaby zainterweniować chociażby poprzez wysłanie innego kontrahenta - przewoźnika na miejsce, celem odbioru ładunku i dowiezienia go na czas. Należy przy tym podkreślić, że w orzecznictwie międzynarodowym przesłanki zwolnienia się odpowiedzialności przewoźnika są traktowane z bardzo dużą ostrożnością, a sami przewoźnicy traktowani są surowo. Przy kosztach związanych z nieterminowym rozładunkiem, taka odpowiedzialność przewoźnika jest racjonalna i ekonomicznie uzasadniona.

Przewoźnik jako profesjonalista, planując czas przewozu, powinien wziąć pod uwagę, że zawsze możliwe jest wystąpienie okoliczności ten czas wydłużających. Nie może on więc powoływać się na problemy związane z formalnościami – „bałagan w dokumentach” (k. 47) - dotyczącymi znajdującego się w pojeździe ładunku innego kontrahenta i nie ma przy tym znaczenia, że w umowie pozwana zgodziła się na to by transport ten nie miał charakteru

"solo" - to jest żeby w pojeździe mógł znajdować się ładunek także innego kontrahenta. Zgoda na dodatkowy ładunek nie zmienia faktu, że za wady związane ze zgłoszeniem celnym tego ładunku powód nie odpowiadał. Przystój na granicy opisany w zleceniu dotyczył bowiem towaru przewożonego na zlecenie pozwanego. Pozwany przy tym czynnie reagował na zmianę trasy i w sposób sprawny zorganizował zmianę przejścia granicznego za pośrednictwem agencji celnej, z którą współpracował. Pozwany zatem profesjonalnie i szybko reagował na zmianę trasy przejazdu wymuszoną przez powoda i dążył konsekwentnie do uniknięcia opóźnienia. Mimo tych starań powód nie przekazywał informacji na bieżąco, a także nie przekazywał ich w sposób lojalny, mimo wielu upomnień, zwodząc pozwanego. Ilustracją braku współdziałania oraz próby celowego wprowadzenia w błąd pozwanej były sprzeczne informacje co do przejść granicznych. Nie sposób bowiem, śledząc trasę przejazdu i mapę Europy nie dostrzec, że przejścia w B. i T. rozdziela połowa (...) i pozwalają wjechać na jej terytorium z zupełnie innych kierunków. Spedytor nie mógł zatem uzyskać podstawowych informacji, fundamentalnych dla organizacji rozładunku, a tym bardziej przekazać wiarygodne wiadomości klientowi, który czekał z pracownikami na rozładunek w miejscu docelowym. Miejsce rozładunku – przedmieścia L. oddziało od przejść w B. i B. od 70 do 80 kilometrów. Najdalej położone było zaś przejście w T., co po części tłumaczy czas, jaki miał pokonać kierowca od zakończenia odprawy do dojechania na rozładunek, znacznie większy, niż gdyby korzystał z dwóch pozostałych przejść.

To profesjonalny przewoźnik powinien tak zaplanować trasę, ilość ładunków, ocenić ich rodzaj oraz kwestie związane z formalnościami - żeby na podstawie tego ocenić czas, w jakim możliwe jest dostarczenie ładunku do miejsca przeznaczenia, zawsze z uwzględnieniem pewnej zakładki czasowej. Przewoźnik także powinien zadbać o dokumenty i o porozumienie z każdym ze zlecających mu przewóz. Nie może bowiem "bałagan" i niedopatrzanie jednego zlecającego wpływać na jakość usługi świadczonej innemu zlecającemu w zakresie tego samego przewozu. Godząc się na czas wskazany w umowie, przewoźnik przyjmuje na siebie zobowiązanie dostarczenia ładunku w tymże a nie w innym czasie. Nie ma przy tym również znaczenia, że termin wskazany w umowie nie miał charakteru terminu "fix" ponieważ taki termin ma swoje odrębne przywileje w postaci choćby możliwości żądania odszkodowania **przewyższającego** przewoźne w przypadku jego przekroczenia. Okoliczność, że termin nie ma takiego charakteru nie oznacza, że rozładunku można dokonać w innym terminie niż wskazany w umowie i że każdy inny termin niż termin "fix" jest terminem luźnym, możliwym do przekraczania. Przeciwnie, pozwana pozostawiła, z punktu widzenia zwyczaju w przewozie międzynarodowym, szerokie okno czasowe obejmujące dwa dni. Mimo tak dużego okna czasowego – powód opóźnił się aż o cztery dni.

Sąd oceniając odpowiedzialność powoda wziął pod uwagę także zachowanie jego pracownika, który komunikując się za pośrednictwem komunikatora (...)eu, z pracownikiem pozwanej, nie wykazał postawy godnej profesjonalisty. Kontakt, zgodnie z twierdzeniami pozwanej, rzeczywiście można ocenić jako utrudniony. Fakt, że przez trzy dni ze strony powoda nie pojawiła się żadna informacja czy też odpowiedź choćby na próby kontaktu ze strony pracownika pozwanej, świadczy o braku rzetelności powoda. Powód powinien był wiedzieć, że tak duże opóźnienie może spowodować reperkusje, za które pozwana będzie musiała odpowiedzieć, a mimo to notoryczny brak odpowiedzi uniemożliwił pozwanej stałą kontrolę nad opóźniającym się transportem i ewentualną jej interwencję.

Pozwana zachowała także stawiane przez Konwencję CMR wymogi dotyczące sposobu dochodzenia odszkodowania. Konwencja nie przewiduje żadnego trybu postępowania w sprawie jego dochodzenia, jednakże w art. 30 ust. 3 nakłada na żądającego odszkodowania wymóg skierowania do przewoźnika zastrzeżenia na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy. Skierowanie zastrzeżenia uzasadnione jest samym faktem opóźnienia i spowodowania szkody. Uchybienie temu terminowi powoduje wygaśnięcie roszczenia odszkodowawczego. Pozwana wymóg stawiany jej przez Konwencję spełniła, bowiem data skierowania do powoda noty obciążeniowej to 21 listopada 2016 r. gdy tymczasem, ładunek został pozostawiony do dyspozycji odbiorcy 7 listopada 2016 r. W ocenie Sądu, przedstawiona przewoźnikowi na piśmie nota obciążeniowa z wyraźnym wskazaniem podstawy obciążenia stanowi skierowanie zastrzeżenia do przewozu. Pozwana sprecyzowała bowiem w treści noty o jaką umowę chodzi, jaką szkodę poniosła i na skutek jakiego zdarzenia - kwota 535 euro z powodu opóźnienia w dostawie objętej zleceniem numer (...).

Wobec tego, że ani Konwencja ani Prawo przewozowe nie przewidują żadnej konkretnej procedury dochodzenia odszkodowania za opóźnienie, powód nie mógłby oczekiwać w takim dochodzeniu od pozwanej niczego więcej

jak skierowania zastrzeżenia. Przepisy nie przewidują bowiem np. konieczności przeprowadzenia szczególnego postępowania czy uzyskania na zastrzeżenie od przewoźnika jakiegokolwiek ustosunkowania się do niego. Sam fakt opóźnienia upoważniał pozwaną do skierowania zastrzeżenia i na tej podstawie dochodzenia odszkodowania. Skierowanie zastrzeżenia zrodziło po stronie pozwanej wierzytelność w postaci prawa żądania wypłaty odszkodowania, pozwana miała wobec powoda wierzytelność opiewającą na 535 euro, którą potrąciła zgodnie z art. 498 k.c.

Odnosząc się do zarzutu przedawnienia, nie pozostaje nic innego jak odmówić mu zasadności. Przywołany przez powoda na poparcie zarzutu art. 32 ust. 1 Konwencji CMR w niniejszej sprawie absolutnie nie znajduje uzasadnienia. Co do zasady, roszczenia wynikające z przewozu, przedawniają się po upływie 1 roku. Wedle wskazanego przez powoda przepisu, termin przedawnienia wynosi 3 lata a w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem.

Jednocześnie, powód nie wskazał Sądowi, co ten miałby uznać w niniejszej sprawie za zły zamiar lub niedbalstwo. Z pewnością Sąd nie dopatruje się niedbałych zachowań po stronie pozwanej, czego pewnie chciałby powód obawiając się, że jego roszczenie o zwrot 535 euro przedawniło się. Bez względu na to jednak, Sąd nie dopatrył się zarówno po jednej jak i po drugiej stronie procesu zachowań, które wypełniałyby znamiona złego zamiaru lub niedbalstwa. Sąd przyjął, że w niniejszych okolicznościach zastosowanie ma podstawowy - roczny - termin przedawnienia roszczeń z tytułu umowy zawartej pomiędzy stronami. Termin ten, zgodnie z art. 32 ust. 1 lit. c, biegnie począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozu - tj. od 26 stycznia 2017 r., co oznacza, że w chwili wniesienia pozwu, roszczenie powoda nie uległo jeszcze przedawnieniu. Podlegało jednak oddaleniu na podstawie skutecznego potrącenia wierzytelności.

O kosztach sądowych Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Strona pozwana wygrała proces w całości, wobec czego należy się jej zwrot kosztów niezbędnych do celowej obrony. Kosztem takim było wynagrodzenie profesjonalnego pełnomocnika, który przy wartości przedmiotu sporu w niniejszej sprawie, zgodnie z treścią Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności radców prawnych z dnia 22 października 2015 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1804) wynosi 900 zł plus 17 zł opłaty skarbowej od pełnomocnictwa. Powód przegrał proces w całości.

## ZARZĄDZENIE

(...)