

Sygnatura akt VIII Ga 416/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 lutego 2015 roku

Sąd Okręgowy w Szczecinie VIII Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSO Krzysztof Górski (spr)

Sędziowie: SO Piotr Sałamaj

SO Leon Miroszewski

Protokolant: st. sekr. sąd. Joanna Witkowska

po rozpoznaniu w dniu 12 lutego 2015 roku w Szczecinie

na rozprawie

połączonych do wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia spraw

z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w S.

przeciwko (...) z siedzibą w E. (Holandia)

o zapłatę kwot 6.600 euro, 3.000 euro i 3.000 euro

na skutek apelacji powódki od wyroku Sądu Rejonowego Szczecin - Centrum w Szczecinie z dnia 25 września 2014 roku, sygnatura akt X GC 502/14

I. oddała apelację;

II. zasądza od powódki na rzecz pozwanej kwotę 3.600 zł (trzech tysięcy sześćset złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym we wszystkich połączonych sprawach.

SSO Piotr Sałamaj SSO Krzysztof Górski SSO Leon Miroszewski

VIII Ga 416/14

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem Sąd Rejonowy rozstrzygnął trzy połączone do wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia sprawy z powództwa (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w S. przeciwko (...) Holandia o zapłatę, oddalając powództwa w każdej z tych psraw i rozstrzygając o kosztach.

Sąd wskazał że powód dochodził w tych sprawach zasądzenia kwot 6 600 euro 3000 euro i 3000 euro. We wszystkich sprawach strona powodowa wyjaśniała, że zlecała pozwanemu dokonanie transportu z zastrzeżeniem, że załadunek i rozładunek ma się odbyć w konkretnych datach i godzinach.

Zdaniem jednak powódki, pozwany pomimo wezwań (kierowanych w korespondencji mailowej przez pracowników powódki) nie dostarczył towaru w ustalonym terminie. Za usługi pozwany wystawił powódce fakturę, którą powódka

opłaciła z zastrzeżeniem jednak zwrotu z uwagi na niewłaściwe wykonanie transportu przez pozwanego i przekroczenie terminu dostawy.

Mając to na uwadze powódka wskazywała na warunki zlecenia (pkt. 8), stanowiące integralną część wszystkich zleceń transportowych, zgodnie z którymi w przypadku określenia terminu fix termin rozumianego jako odbiór i dostawę w określonej godzinie zleceniodawca (powódka) zastrzega sobie prawo do obciążenia zleceniobiorcy (pozwanego) karą umowną w wysokości 150 euro za każdą godzinę opóźnienia. Dochodzone kwoty stanowiły kary umowne obliczoną stosownie do ustalonej w godzinach długości opóźnienia

Pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości we wszystkich sprawach .

Uzasadniając swoje stanowisko pozwany stwierdził, że to na skutek niewywiązywania się przez powódkę z umowy, pozwany zmuszony był wstrzymać dostawę. Pozwany zaznaczył jednocześnie, że dochował wszelkich możliwych czynności w zakresie uchronienia powódki przed jakąkolwiek odpowiedzialnością wobec odbiorcy, gdyż porozumiał się z bezpośrednim odbiorcą. Biorąc to pod uwagę pozwany podniósł, że ani powódką, ani odbiorca nie ponieśli jakiegokolwiek szkody z tytułu opóźnienia w dostawie.

Ponadto pozwany stwierdził, iż takie jego zachowanie było spowodowane wyłącznie postępowaniem powódki, gdyż jedynym możliwym zabiegiem w celu „przymuszenia” powódki do realizacji opóźnionego o ponad 90 dni świadczenia. Co więcej, zdaniem pozwanego, tego rodzaju działania, polegające na wstrzymaniu dostawy, czy przekazanie prawa do rozporządzania towarem odbiorcy w myśl przepisów Konwencji CMR, stanowi powszechnie stosowany w praktyce sposób dochodzenia roszczeń przez przewoźników realizujących przewozy międzynarodowe.

Niezależnie od powyższych okoliczności, pozwany podkreślił, że dostawa została odebrana bez żadnych zastrzeżeń, a powódka uregulowała należność z tytułu przewozu, nie dokonując żadnych reklamacji.

Ponadto pozwany wskazał, że w niniejszej sprawie znajdzie zastosowanie Konwencja CMR. Zdaniem pozwanego w tym akcie prawnym ustalono, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą za opóźnienie dostawy, wyłącznie gdy z opóźnieniem tym związana jest szkoda. Ponadto w ocenie pozwanego w akcie tym, w istocie chodzi nie o każde opóźnienie, a o „zwłokę”, tj. takie opóźnienie, które powstało na skutek okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi przewoźnik. Pozwany stwierdził również, że Konwencja w sposób jednoznaczny określa zasady ustalania wysokości odszkodowania, należnego od przewoźnika, w ten sposób, że w razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynika stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć kwoty przewoźnego (art. 23 ust. 5). Pozwany zwrócił przy tym uwagę, że Konwencja stanowi, iż dochodzenie roszczeń z tytułu opóźnienia dostawy uzależnione jest od zgłoszenia przez osobę uprawnioną zastrzeżenia pisemnego, skierowanego w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy (art. 30 ust. 3). Mając na uwadze te przepisy pozwany zwrócił zaznaczył jednocześnie, że zgodnie z art. 41 Konwencji nieważna i pozbawiona mocy jest każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia Konwencji, a zatem według pozwanego niedopuszczalna jest praktyka zastrzegania kar umownych z tych tytułów, które są unormowane w konwencji CMR w sposób wymagający od osoby uprawnionej dowodu szkody.

Biorąc pod uwagę powyższe okoliczności pozwany podniósł, że roszczenia powódki są bezzasadne, gdyż nie zgłosiła ona żadnych zastrzeżeń, czy też reklamacji co do przewozów, opóźnienia w dostawach wynikały z przyczyn niezależnych od pozwanego, a ponadto powódka nie wykazała, aby z tytułu tych opóźnień poniosła jakąkolwiek szkodę. Bez względu na to pozwany zwrócił również uwagę, że naliczona przez powódkę kara umowna jest niezgodna z Konwencją a jej wysokość kilkukrotnie przewyższa kwotę ustalonego frachtu.

Pozwany stwierdził również, że kara umowna stanowi surogat odszkodowania, a brak jakiegokolwiek szkody po stronie wierzyciela lub brak winy po stronie dłużnika (o ile strony nie ustalą inaczej) wyklucza możliwość domagania się przez niego zapłaty kary umownej.

Ponadto pozwany wskazał, że zgodnie z art. 891 k.c. skutkiem zapłaty należności przewoźnika i przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń jest wygaśnięcie wszelkich roszczeń, których źródłem była umowa przewozu, a zatem wygaśnięcie zobowiązania głównego pociąga za sobą wygaśnięcie obowiązku zapłaty kary umownej.

Kolejnym zarzutem pozwanego było to, że kara umowna, której żąda powódka jest rażąco wygórowana, a żądanie jej zapłaty stanowi nadużycie prawa podmiotowego przez powódkę, w związku z krzywdzącym ukształtowaniem stosunków umownych.

W piśmie procesowym z dnia 16 czerwca 2014 r. powódka wyjaśniła, że w przypadku zlecenia nr (...) pozwany zastosował wobec niej szantaż, że w przypadku braku opłacenia wystawionych przez niego faktur, nie dokona rozładunku towaru objętego zleceniem. Zdaniem powódki taka postawa pozwanego była nieuprawniona, gdyż zgodnie ze zleceniem, płatność miała nastąpić po otrzymaniu przez powódkę faktury VAT z oryginałem listu CMR. Skoro więc pozwany nie przekazał jej oryginalnych listów CMR, to w ocenie powódki zasadne było wstrzymanie się przez nią z wypłatą wynagrodzenia.

Nawiązując do kwestii prawnych powódka wskazała, że zgodnie z art. 17 ust. 1 Konwencji CMR przewoźnik odpowiada m.in. za opóźnienie w dostawie, natomiast sytuacje określane mianem „opóźnienia terminu dostawy” unormowane zostały w art. 19 konwencji CMR, przy czym przywołana Konwencja nie określa terminów przewozu towaru. Powódka podkreśliła jednocześnie, że pojęcie „opóźnienia przyjęcia/wyładowania towaru” nie jest tożsame z pojęciem „opóźnienia dostawy” (które należy rozumieć jako faktyczny czas trwania przewozu, a co za tym idzie nie odnosi się do sytuacji nieterminowego podstawienia pojazdu do załadunku czy rozładunku). Dlatego też zdaniem powódki w takich sytuacjach odpowiedzialność odszkodowawcza przewoźnika powinna być oceniana w świetle prawa krajowego za nieterminowe podstawienie pojazdu, a ponadto przepisy Konwencji CMR nie wyłączają wprowadzenia modyfikacji odpowiedzialności stron w zakresie zastosowania kary umownej za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy.

W dalszej kolejności powódka stwierdziła, że domaganie się zapłaty kary umownej, chociaż stanowi zryczałtowaną formę odszkodowania, nie jest zależne od poniesionej szkody. Powódka podniosła również, iż wina pozwanej za nienależyte wykonanie zobowiązania nie musi mieć charakteru umyślnego, lecz wystarczy aby była to lekkomyślność lub nawet rażące niedbalstwo, przy czym dokonując oceny stopnia winy pozwanego należy brać pod uwagę zawodowy charakter wykonywanej przez niego działalności gospodarczej. Zdaniem powódki wina pozwanego ma postać co najmniej lekkomyślności, co jest o tyle istotne, że zgodnie z art. 791 § 2 k.c. roszczenia z umowy przewozu nie wygasają w sytuacji winy przewoźnika.

Co do naruszenia art. 5 k.c. przy zawieraniu umów, powódka podkreśliła, że umowy te były zawierane na zasadzie swobody kontraktowania, a obie strony są profesjonalnymi podmiotami prowadzącymi działalność gospodarczą, a żadne z nich nie miało pozycji dominującej, zarówno w momencie zawierania umowy, jak i jej wykonywania. Powódka zwróciła również uwagę, że pozwany nigdy wcześniej nie wnosił żadnych zastrzeżeń co do treści umów.

Sąd przedstawił następujące ustalenia faktyczne

Między stronami istniała od ok. 5 lat stała współpraca w zakresie świadczenia usług przewozowych na trasie Holandia-W.. Zawieranie umów między stronami wyglądało w ten sposób, że przedstawiciele powódki wysyłali drogą elektroniczną zlecenie na adres pozwanego, a przedstawiciele pozwanego potwierdzali przyjęcie zlecenia również drogą elektroniczną. Kontakt między stronami odbywał się głównie drogą elektroniczną oraz telefoniczną.

Powódka przyjęła od swojego kontrahenta U. (Włochy) zlecenie przewozu towaru:

w postaci 26 palet o łącznej wadze 11.850 kg, zobowiązując się dostarczyć ten towar z R. (Holandia) do S. (Włochy), przy czym jako czas załadunku ustalono dzień 16.11.2012 r. w godzinach od 8:00 - 16:00, a rozładunku dzień 20.11.2012 r. w godzinach 8:00 - 16:00,

W dniu 15 listopada 2012 r. A. B. (przedstawiciel pozwanego) oraz G. M. (przedstawiciel powódki) prowadzili drogą elektroniczną rozmowę, rezultatem której było zlecenie przez powódkę pozwanemu przewozu towaru w postaci 26 palet z R. (przy załadunku na dzień 16.11.2012 r. w godzinach od 8:00 - 16:00) do S. (przy rozładunku na dzień 20.11.2012 r. w godzinach 8:00 - 16:00), za co pozwany miał otrzymać wynagrodzenie w kwocie 950 euro, płatne w terminie 50 dni pod daty otrzymania faktury z oryginałem CMR. Integralną częścią zlecenia były warunki zlecenia transportu. Zgodnie z pkt 8 tych warunków, powódka zastrzegła sobie – w przypadku niedotrzymania terminu załadunku lub wyładunku podanego w zleceniu, w sytuacji gdy odbiór bądź dostawa zostały wyznaczone na dokładnie ustalony termin – obciążenia pozwanego karą umowną wysokości 150 euro za każdą godzinę opóźnienia.

W dniu 16 listopada 2012 r. pozwany w wykonaniu zlecenia nr (...) dokonał załadunku 16 palet w R..

W dniu 19 listopada 2012 r. pozwany w wykonaniu zlecenia nr (...) dokonał załadunku 10 palet w R..

W wiadomości mailowej z 21 listopada 2012 r. godz. 10:02 Stan R. (przedstawiciel pozwanego), po uprzednim zapytaniu ze strony powódki, wyjaśnił, że ciężarówka będzie w S. za 1,5 godz.

W dniu 21 listopada 2012 r. pozwany w wykonaniu zlecenia nr (...) dokonał rozładunku wszystkich 26 palet w S..

W związku ze zleceniem nr (...), pozwany w dniu 22 listopada 2012 r. wystawił wobec powódki fakturę VAT na kwotę 950 euro netto, płatną w terminie 45 dni.

Wraz z pismem datowanym na dzień 11 grudnia 2012 r. przedstawiciel powódki G. M. przesłał pozwanemu fakturę VAT nr (...) bez jej zaksięgowania, tłumacząc to tym, iż wskazano w niej błędny adres. Jednocześnie poprosił o nadesłanie poprawnie wystawionej faktury.

W przypadku zlecenia nr (...) przedstawiciele pozwanego tłumaczyli opóźnienie korkiem ulicznym.

Powódka przyjęła od swojego kontrahenta U. (Włochy) zlecenie przewozu towaru:

- w postaci 12 palet o łącznej wadze 6.360 kg, zobowiązując się dostarczyć ten towar z R. (Holandia) do S. (Włochy), przy czym jako czas załadunku ustalono dzień 9.01.2013 r. w godzinach od 8:00 - 16:00, a rozładunku dzień 14.01.2013 r. w godzinach 8:00 - 16:00,

W wiadomości mailowej z dnia 8 stycznia 2013 r. G. M. zwrócił się do A. B. z prośbą o sprawdzenie możliwości załadunku na dzień 9 stycznia 2013 r. oraz dostarczenia do 11 stycznia 2013 r. artykułów spożywczych we wskazanej ilości i parametrach, na trasie R. - S..

W odpowiedzi A. B. oznajmił, że na razie brak takiej możliwości, ale gdy sytuacja się zmieni, to da znać.

Po kolejnych zapytaniach ze strony powódki A. B. w mailu z dnia 10 stycznia 2013 r. godz. 12:23 oznajmił powódce, że jutro, tj. 11 stycznia 2013 r. może załadować, a następnie dostarczyć w dniu 15 stycznia 2013 r., wskazany przez nią towar na trasie R. – S..

Rezultatem tych rozmów było przyjęcie przez pozwanego zlecenia powódki na przewóz towaru w postaci 12 palet zawierających artykuły spożywcze z R. (przy załadunku na dzień 11.01.2013 r. w godzinach od 8:00 - 16:00) do S. (przy rozładunku na dzień 15.01.2013 r. w godzinach 8:00 - 16:00), za co pozwany miał otrzymać wynagrodzenie w kwocie 600 euro, płatne w terminie 50 dni pod daty otrzymania faktury z oryginałem CMR. Integralną częścią zlecenia były warunki zlecenia transportu. Zgodnie z pkt 8 tych warunków, powódka zastrzegła sobie – w przypadku niedotrzymania terminu załadunku lub wyładunku podanego w zleceniu, w sytuacji gdy odbiór bądź dostawa zostały wyznaczone na dokładnie ustalony termin – obciążenia pozwanego karą umowną wysokości 150 euro za każdą godzinę opóźnienia. Wcześniejsze zlecenia z 10 stycznia 2013 r. na tej trasie zostało anulowane, a na dokument zlecenia naniesiono „storno”.

G. M. po rozmowie z klientem, mailem z tego samego dnia o godz. 14:25 spytał się A. B., czy może załadować cały towar dzisiaj, na co ten odpowiedział, że wysłał już ciężarówkę do innego miasta.

Następnie o godz. 14:33 G. M. zwrócił się do A. B. z pytaniem, czy jest możliwe, aby towar przyjechał do poniedziałku do godz. 17:00, lecz przedstawiciel pozwanego oznajmił, że rozładunek może nastąpić dopiero we wtorek.

W kolejnym mailu z godz. 16:53 A. B. spytał się powódki, czy załadunek ma nastąpić jutro o godz. 8:30.

W mailu z 11 stycznia 2013 r. godz. 8:45 A. B. oznajmił drogą elektroniczną powódce, że ciężarówka przyjechała o 8:30, a towar nie jest jeszcze gotowy do załadunku. Ostatecznie ciężarówka została załadowana i wyjechała, o czym przedstawiciel pozwanego poinformował powódkę w mailu z godz. 10:05

Mailem z dnia 14 stycznia godz. 10:20 G. M. zwrócił się do A. B. o wyjaśnienie, czy ciężarówka przyjedzie dzisiaj, gdyż powziął informację, że pozwany załadował paletę, która była przeznaczona na dzisiejszą dostawę. A. B. wskazał wówczas, że ciężarówka przyjedzie jutro. Po kolejnym zapytaniu przedstawiciela powódki, A. B. wyjaśnił, że nie jest możliwe, aby ciężarówka przyjechała dzisiaj. Następnie podał powódce, że ciężarówka przyjedzie jutro przed godz. 12:00.

W mailu z dnia 15 stycznia 2013 r. godz. 11:35 G. M. spytał się A. B., czy ciężarówka już przyjechała, a następnie mailami z godz. 14:41 i 15:15 zwrócił się z prośbą o przesłanie informacji o ciężarówce, których wymaga jego klient. O godz. 15:23 A. B. przesłał powódce zdjęcia, wyjaśniając, że dokumenty będą następne. Zdjęcia te zostały wykonane ok. godz. 14:00, w miejscu odległym od miejsca załadunku o ok. 200 km, a miały dokumentować to, że opóźnienia w dojeździe na miejsce rozładunku wynika z awarii pojazdu.

W związku ze zleceniem nr (...), pozwany w dniu 15 stycznia 2013 r. wystawił wobec powódki fakturę VAT nr (...) na kwotę 600 euro netto, płatną w terminie 45 dni.

W wiadomości mailowej z 16 stycznia 2013 r. godz. 9:27 G. M. kolejny raz poprosił przedstawiciela pozwanego o dokumenty dot. ciężarówki, zaznaczając, że potrzebuje ich możliwie jak najszybciej. Spytał się również kiedy ciężarówką dotrze do S.. W odpowiedzi o godz. 9:59 A. B. stwierdził, że kierowca powinien dojechać przed godz. 12:00. O godz. 11:31 A. B. poinformował, że pojazd przybył do S..

Pismem datowanym na dzień 3 kwietnia 2013 r. powódka wezwała pozwanego do zapłaty, w terminie 10 dni kwoty 3.000 euro tytułem kary umownej za opóźnienie dostawy towarów w oparciu o zlecenie nr (...) i warunki realizacji zlecenia transportowego,

Brak zapłaty skutkować miał skierowaniem sprawy na drogę postępowania sądowego.

Powódka przyjęła od swojego kontrahenta U. (Włochy) zlecenie przewozu towaru:

- w postaci 14 palet o łącznej wadze 7.420 kg, zobowiązując się dostarczyć ten towar z R. (Holandia) do S. (Włochy), przy czym jako czas załadunku ustalono dzień 15.02.2013 r. w godzinach od 8:00 - 16:00, a rozładunku dzień 18.02.2013 r. w godzinach 8:00 - 16:00.

W wiadomości mailowej z dnia 14 lutego 2013 r. godz. 16:27 P. S. (przedstawiciel powódki) przesłał A. B. zlecenie transportowe wraz z warunkami transportu, odpowiadające treści przyjętego przez powódkę zlecenia od U..

Zgodnie ze zleceniem, pozwany miał dokonać przewozu towaru w postaci 14 palet o masie 7.500 kg (artykuły spożywcze) z R. (przy załadunku na dzień 15.02.2013 r. w godzinach od 8:00 - 16:00) do S. (przy rozładunku na dzień 18.02.2013 r. w godzinach 8:00 - 16:00), za co pozwany miał otrzymać wynagrodzenie w kwocie 650 euro, płatne w terminie 50 dni pod daty otrzymania faktury z oryginałem CMR. Integralną częścią zlecenia były warunki zlecenia transportu. Zgodnie z pkt 8 tych warunków, powódka zastrzegła sobie – w przypadku niedotrzymania terminu

załadunku lub wyładunku podanego w zleceniu, w sytuacji gdy odbiór bądź dostawa zostały wyznaczone na dokładnie ustalony termin – obciążenia pozwanego karą umowną wysokości 150 euro za każdą godzinę opóźnienia.

W odpowiedzi w mailu z godz. 16:36 A. B. zapewnił, że załadunek odbędzie się w poniedziałek (tj. 18 lutego 2013 r.) a dostawa we wtorek.

W wiadomości mailowej z dnia 15 lutego 2013 r. P. S. mailem z godz. 15:36 spytał się A. B., o której godzinie pozwany odbierze towary z R., na co ten odpowiedział w mailu z godz. 15:40, że nastąpi to przed 12:00.

W wiadomości mailowej z dnia 18 lutego 2013 r. godz. 9:11 P. S. spytał się A. B., czy pojazd pozwanego dotarł już do R., na co A. B. podał, że jeszcze nie, ale ok. 13:00-14:00 powinno to się stać.

W dniu 18 lutego 2013 r. pozwany w wykonaniu zlecenia nr (...) dokonał załadunku towaru w R..

W wiadomości mailowej z dnia 18 lutego 2013 r. godz. 16:31 A. B. poinformował powódkę (po jej uprzednim zapytaniu z godz. 16:24 tego samego dnia), że pojazd został załadowany ok. godz. 13:00 w R., a o dostawie powódka zostanie powiadomiona jutro.

W związku ze zleceniem nr (...), pozwany w dniu 19 lutego 2013 r. wystawił wobec powódki fakturę VAT na kwotę 650 euro netto, płatną w terminie 45 dni.

W dniu 19 lutego 2013 r. P. S. odbył rozmowę telefoniczną z R. M. (przedstawiciel pozwanego), który oznajmił mu, że towar nie zostanie rozładowany dopóki powódka nie zapłaci zaległych faktur.

Zaległe faktury wiązały się z wcześniejszymi zleceniami. W związku ze zleceniem nr (...), pozwany w dniu 9 stycznia 2013 r. wystawił wobec powódki fakturę VAT nr (...) na kwotę 825 euro netto, płatną w terminie 45 dni.

Tego samego dnia pozwany wystawił powódce także fakturę VAT nr (...) na kwotę 290 euro, płatne w terminie 45 dni, za zlecenie nr (...).

W piśmie datowanym na dzień 28 stycznia 2013 r. P. S. oświadczył pozwanemu, że powódka otrzymała jego fakturę VAT nr (...), lecz nie zawierała ona w załączeniu oryginalnego listu CMR, co z kolei uniemożliwia powódce dokonanie zapłaty. W związku z tym odesłał pozwanemu fakturę bez jej zaksięgowania. Zwrócił się przy tym z prośbą o przesłanie oryginalnego listu CMR, w celu dokonania przez powódkę zapłaty.

W wiadomości mailowej z dnia 19 lutego 2013 r. godz. 10:41 powódka powołując się na rozmowy telefoniczne z R. M. i A. B. oznajmiła pozwanemu, że odmowa rozładunku, do której doszło w S. spowodować może straty, gdyż przewożony towar stanowił półprodukty do dalszej produkcji, a dostawa miała być na dzisiaj, za co odpowiedzialność poniesie pozwany. Ponadto wskazała, że z uwagi na niedostarczenie potrzebnych jej oryginałów CMR, odesłała faktury wystawione przez pozwanego. W związku z powyższym nakazała pozwanemu dostarczenie jej oryginalnych CMR oraz ich kolorowych skanów, tak jak i faktur VAT, w tym za zlecenie nr (...).

O godz. 11:57 P. S. spytał się za pośrednictwem maila, jakie jest stanowisko pozwanego, na co Stan R. oświadczył w mailu z godz. 12:07, że R. M. jest w trakcie podróży samolotem, a odpowiedzi powódce udzieli po powrocie do biura.

O godz. 12:13 P. S. poprosił Stana R. o przygotowanie wiadomości mailowej wraz z zeskanowanymi fakturami i dowodami dostaw. Powyższe P. S. tłumaczył tym, że R. M. chce na jutro otrzymać wynagrodzenie od powódki, a żeby to zrobić powódka potrzebuje faktur i dowodów dostawy. O godz. 13:36, a następnie 14:48 P. S. ponaglił pozwanego, pytając przy tym gdzie w tej chwili znajduje się ciężarówka i której jutro godzinie będzie możliwa dostawa.

O godz. 15:05 P. S. wyjaśnił pozwanemu, że data dostawy była na dziś i nawet jeśli pozwany dostarczy towar jutro, to nadal będzie zbyt późno, przy czym towar ten stanowiły półprodukty, których brak może zatrzymać produkcję i

zwiększyć szkodę. Odnosząc się do faktur wskazała, że ich nieopłacenie wynika z niedostarczenia przez pozwanego oryginalnych listów przewozowych CMR.

O godz. 15:59 A. B. przesłał powódce fakturę VAT nr (...), a o 16:13 oświadczył powódce, że poza tą odnoszącą się do przewozu, który jest w trakcie realizacji powódka ma już wszystkie. O godz. 16:18 powódka temu zaprzeczyła, tłumacząc że wszystkie fotokopie faktur i listów CMR zostały przez nią wcześniej odesłane z powodu braku oryginałów. O godz. 16:22 A. B. oświadczył P. S., że wysłał powódce oryginały, więc już nimi nie dysponuje, w związku z czym nie widzi sensu dalej dyskutować, a wątpliwości może wyjaśnić z R. M.. O godz. 16:30 P. S. oznajmił, że bez listów CMR powódka nie może zapłacić oraz zwrócił się z prośbą, aby pozwany dostarczył towar na jutro.

W dniu 20 lutego 2013 r. o godz. 10:57 A. B. przesłał powódce drogą elektroniczną brakujące CMR.

O godz. 11:30 P. S. podziękował za zeskanowane CMR oraz zwrócił się z prośbą o wysłanie oryginałów, które są mu potrzebne dla klienta powódki, który nie zaakceptuje faktur powódki, dopóki nie zostanie mu przedstawiony oryginał CMR. Ponadto przesłał potwierdzenia płatności za faktury pozwanego nr (...), (...) oraz (...), zwracając przy tym uwagę, że dokonana zapłata przed terminem płatności wskazanym w fakturach, świadczy o dobrej woli powódki. Zaznaczył także, iż powódce zależy na tym, aby towar został dziś rozładowany, gdyż przewożone towary są potrzebne do dalszej produkcji.

Następnie w mailu z godz. 11:36 R. M. oznajmił powódce, że przeprowadził rozmowę z klientem we W., który rozumie sytuację i stanowisko pozwanego. Przedstawiciel pozwanego stwierdził przy tym, że jeśli otrzyma dziś płatność w wysokości 3.820 euro, to jutro może zrealizować dostawę.

W odpowiedzi w mailu z godz. 13:52 P. S. określił stanowisko pozwanego jako szantaż. Powódka zdecydowała się jednak zapłacić (na dowód czego przesłała potwierdzenie przelewu), zaznaczając, że zapłata wynika z tego, że towar jej klienta jest w tej chwili najważniejszy.

W dokonanym w dniu 20 lutego 2013 r. przelewie w kwocie 2.105 euro tytułem opłacenia faktur nr (...) oraz kwotę 1.715 euro tytułem opłacenia faktur nr (...), powódka wskazała, że płatność następuje z prawem do zwrotu w przypadku reklamacji.

W dniu 21 lutego 2013 r. pozwany w wykonaniu zlecenia nr (...) dokonał rozładunku towaru w S..

W mailu z dnia 21 lutego 2013 r. godz. 16:08 P. S. spytał się A. B., czy pojazd został już rozładowany, a nadto wskazał, że potrzebują oryginalnego CMR. W odpowiedzi A. B. oświadczył, że pojazd został rozładowany, a CMR zostanie wysłany w przyszłym tygodniu, po przyjeździe pojazdu do Holandii.

W mailu z dnia 6 marca 2013 r. godz. P. S. przesłał pozwanemu drogą elektroniczną notę nr 02/01/2013 (którą pozwany wcześniej odesłał), zastrzegając że oryginał prześle drogą pocztową.

Pismem datowanym na dzień 3 kwietnia 2013 r. powódka wezwała pozwanego do zapłaty, w terminie 10 dni kwoty 6.600 euro tytułem kary umownej za opóźnienie dostawy towarów w oparciu o zlecenie nr (...) i warunki realizacji zlecenia transportowego.

Brak zapłaty skutkowało skierowaniem sprawy na drogę postępowania sądowego.

W piśmie datowanym na dzień 15 kwietnia 2013 r. pozwany oświadczył powódce, że zwraca wszystkie jej żądania płatności oraz przesyła kopie listów przewozowych CMR, wraz z fakturami za poszczególne transporty. Pozwany stwierdził przy tym, że dostarczył każdą przesyłkę na czas, oprócz ostatniej, z powodu terminów płatności powódki, które wynosiły ponad 90 dni, w sytuacji gdy pozwany zgodził się na 45 dni, jak to było napisane w zleceniu transportowym. Pozwany jednocześnie wskazał, że kontaktował się z przedstawicielką U., S. F. i wyjaśnił całą sytuację, co skutkowało jej zgodą na dokonanie dostawy po płatności ze strony powódki, lecz nie później niż na czwartek 21 lutego 2013 r.

Powódka nie wyraziła pozwanemu zgody na dokonanie rozładunku w terminie późniejszym niż wynikałoby to ze zleceń.

Pomimo opóźnienia w dostawie, powódka nie była obciążona przez swojego kontrahenta żadnymi kosztami.

W oparciu o tak ustalone fakty Sąd uznał powództwa za bezzasadne, wywodząc, że z zebranego materiału dowodowego bezspornie wynika, iż strony zawarły umowy, na podstawie których pozwany zobowiązał się wykonać na zlecenie powódki usługi przewozowe. Strony postępowania łączyły zatem umowy przewozu, powódka natomiast dochodziła zapłaty kary umownej z tytułu nieterminowego podstawienia pojazdu w związku ze zleconym przewozem, wykonanym na trasie między W. a Holandią.

W związku z tym, że zarówno W., jak i Holandia są sygnatariuszami Konwencji międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. dnia 19 maja 1956 roku, w sprawie niniejszej zastosowanie znajdują przepisy tego aktu. W myśl zaś art. 1 ust. 1 niniejszej Konwencji jej przepisy stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się.

Do przewozów objętych zakresem zastosowania Konwencji mają zastosowanie subsydiarnie przepisy ustawy Prawo przewozowe dnia 15 listopada 1984 r. (Dz. U. z 2000 r., nr 50, poz. 601) oraz ustawy Kodeks cywilny. Zgodnie, bowiem z art. 1 ust. 3 Prawa przewozowego, przepisy tej ustawy stosuje się do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej. W myśl art. 90 Prawa przewozowego, w sprawach nieuregulowanych w ustawie Prawo przewozowe stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego. Zgodnie z brzmieniem art. 774 k.c. przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Z kolei zgodnie z art. 775 k.c. przepisy Kodeksu cywilnego stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami.

Sąd stwierdził, że kara umowna jest dodatkowym zastrzeżeniem umownym, wprowadzającym do umowy w ramach swobody kontraktowania, mającym na celu wzmocnienie skuteczności więzi powstałej między stronami w wyniku zawartej przez nie umowy i służy realnemu wykonaniu zobowiązania. W granicach tej swobody (art. 353¹ k.c., art. 473 § 1 k.c.) strony mogą umownie ukształtować zakres odpowiedzialności, kompensacji i rozkład ryzyka ponoszenia skutków niewykonania zobowiązania. W razie niewykonania lub nienależytego wykonania należy się wierzycielowi w zastrzeżonej na ten wypadek wysokości bez względu na wysokość poniesionej szkody. Dlatego też, chociaż odpowiedzialność dłużnika z tytułu kary umownej za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania nie jest uwarunkowana poniesieniem przez wierzyciela szkody, to jest ona zależna od pozostałych przesłanek statuujących odpowiedzialności kontraktowej przewidzianej w art. 471 k.c..

Pozwany wnosząc o oddalenie powództwa podniósł szereg zarzutów, spośród których najdalej idący odnosił się do niedopuszczalności zastosowania kary umownej w niniejszej sprawie ze względu na przepisy Konwencji CMR. Konwencja ta bowiem w sposób samoistny reguluje zasady ponoszenia odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie w dostawie, przewidując ponadto nieważność klauzul, które naruszałyby te zasady. Powódka z kolei twierdziła, że zastosowane przez nią kary umowne odnosiły się nie do „opóźnienia w dostawie”, lecz do „niedotrzymania terminu rozładunku”, a w takiej sytuacji – wobec braku uregulowania w Konwencji – możliwe jest zastosowanie przepisów prawa krajowego, w tym odnoszących się do kary umownej. Prawidłowe rozstrzygnięcie niniejszej sprawy wymagało więc właściwej wykładni przepisów Konwencji CMR w zakresie odpowiedzialności przewoźnika.

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. Kwestię odszkodowania za szkodę z tytułu opóźnienia w dostawie reguluje art. 23 ust. 5 Konwencji CMR, zgodnie z którym, w razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynika stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć kwoty przewoźnego. Natomiast artykuł 30 ust.

3 Konwencji CMR wskazuje, 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. Z kolei definicję opóźnienia dostawy zostały sformułowana w art. 19, który stanowi, że opóźnienie terminu dostawy ma miejsce wówczas, kiedy towar nie został dostarczony w umówionym terminie lub, o ile nie umówiono terminu, jeżeli faktyczny czas trwania przewozu, uwzględniając okoliczności, a zwłaszcza przy przesyłkach drobnych czas niezbędny dla skompletowania pełnego ładunku w normalnych warunkach przekracza czas, jaki słuszenie można przyznać starannym przewoźnikom.

Momentem miarodajnym zachowania terminu przewozu jest według treści art. 19 CMR chwila dostarczenia towaru odbiorcy (por. K. Wesołowski [w:] Komentarz do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), Zielona Góra 1996r., str.329; K. Wesołowski [w:] Umowa Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów na podstawie CMR, Warszawa 2013r., str.391). To dostarczenie przesyłki do miejsca przeznaczenia decyduje o przypisaniu przewoźnikowi odpowiedzialności z tytułu opóźnienia w przewozie. (por. T. Szanciło [w:] Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowych przesyłek towarowych , warszawa 2013, str. 219.)

W ocenie Sądu Rejonowego „opóźnienie w rozładunku” stanowi w istocie moment, który oznacza dostarczenie towaru. Innymi słowy niedostarczenie towaru w umówionym terminie pod rozładunek zawsze wiąże się z niedostarczeniem towaru w umówionym terminie. Inna sytuacja ma natomiast miejsce w opóźnieniu w załadunku, gdyż pomimo nieterminowego załadunku, nie musi dojść do dostarczenia towaru w terminie późniejszym niż ustalony, a poza tym może zdarzyć się tak, że załadunek w ściśle określonym terminie ma dla kontrahenta szczególne znaczenie chociażby ze względu na jego organizację pracy bądź właściwości przewożonego towaru.

Biorąc pod uwagę powyższe Sąd uznał, że domaganie się kary umownej za niedotrzymanie terminu rozładunku stanowi domaganie się odszkodowania za opóźnienie w dostawie. Poza tym należy podkreślić, że w warunkach zlecenia określających karę umowną znalazło się sformułowanie, że przez klauzulę (...) D. (na którą powoływała się powódka) należy rozumieć odbiór/**dostawę** w dokładnie ustalonym terminie. Artykuł 41 ust. 1 Konwencji CMR stanowi zaś, że z zastrzeżeniem postanowień art. 40 jest nieważna i pozbawiona mocy każda klauzula, która **pośrednio** lub bezpośrednio naruszały postanowienia niniejszej Konwencji. Nieważność takich klauzul nie pociąga za sobą nieważności pozostałych postanowień umowy. Zdaniem Sądu, o ile domaganie się kary umownej za nieterminowy załadunek mogłoby być uzasadnione, gdyż kwestii tej nie reguluje Konwencja CMR, to żądanie kary umownej za opóźnienie w rozładunku stanowi naruszenie przepisów Konwencji przynajmniej w sposób pośredni.

Przepisy kodeksu cywilnego odnoszące się do kary umownej nie znajdują zatem w niniejszej sprawie zastosowania, bowiem zagadnienie roszczeń wynikających z opóźnienia dostawy w sposób wyczerpujący zostały uregulowane w Konwencji CMR. Dochodzona przez powódkę kara umowna stanowi natomiast surogat odszkodowania, o którym mowa w art. 23 ust. 5 Konwencji. Sąd zauważa, iż w świetle art. 41 Konwencji CMR niedopuszczalna jest praktyka zastrzegania kar umownych z tych tytułów, które są unormowane w konwencji CMR w sposób wymagający od osoby uprawnionej dowodu szkody, w tym np. z tytułu opóźnienia w przewozie (por. K. Wesołowski [w:] Komentarz do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), Zielona Góra 1996r., str.139 – 140; K. Wesołowski [w:] Umowa Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów na podstawie CMR, Warszawa 2013r., str.43-44, T. Szanciło [w:] Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowych przesyłek towarowych , warszawa 2013, str. 222.).

Oceniając materiał dowodowy i ustalając na jego podstawie stan faktyczny Sąd miał na względzie treść dostarczonych przez strony dokumentów, w tym przede wszystkim załączone przez strony zlecenia. Istotną okazała się także korespondencja mailowa, gdyż stanowi ona szczegółowy i sporządzany w sposób spontaniczny zapis przebiegu zdarzeń związanych z wykonywaniem przez strony umów, a ponadto zapis ten pochodzi z okresu, w którym strony jeszcze nie przewidywały możliwości zaistnienia między nimi sporu, który wymagałby rozstrzygnięcia przez sąd, co świadczy o szczególnej mocy dowodowej tego środka dowodowego. Poza tym Sąd uznał za wiarygodne zeznania występujących w sprawie świadków.

Orzeczenie o kosztach procesu motywowano zasadą odpowiedzialności za jego wynik wskazując, że skoro Pozwany wygrał spór w całości, to kosztami niniejszego postępowania obciążono w całości powódkę i przedstawiając wyczerpujące wyliczenie tych kosztów.

Apelację od tego wyroku wniosła strona powodowa, zarzucając naruszenie przepisów:

1. Art. 233 § 1 k.p.c. w zakresie w jakim Sąd Rejonowy w sposób dowolny i sprzeczny z ustaleniami faktycznymi dokonał oceny, że w warunkach zlecenia określona jest kara umowna za opóźnienie w odbiorze/dostawie, a tymczasem jak wynika z analizy tych warunków strony ustaliły karę umowną za niedotrzymanie terminu załadunku/wyładunku;

2. Art. 41 Konwencji Międzynarodowego P. (...) Towarów (CMR) z dnia 19 05 1956 r. w zakresie w jakim Sąd uznał, że warunki zlecenia obowiązujące między Stronami, określające karę umowną za niedotrzymanie terminu wyładunku są nieważne i pozbawione mocy jako naruszające Konwencję CMR oraz w zakresie w jakim Sąd uznał, że niemożliwe jest zastosowanie kary umownej w sytuacji niedotrzymania terminu rozładunku;

3. Art. 65 k.c. w zakresie w jakim Sąd wbrew zgodnemu zamiarowi Stron uznał, że Strony w warunkach zlecenia uregulowały odszkodowanie za opóźnienie w dostawie/odbiorze a nie w nieterminowym załadunku/rozładunku;

W oparciu o te zarzuty wniesiono o zmianę pkt. I, III, V zaskarżonego wyroku przez uwzględnienie w całości powództw wytoczonych przez powoda w sprawach prowadzonych pod sygn. akt X GC 502/14, X GC 1463/13, XGC 501/14 oraz odpowiednią modyfikację rozstrzygnięć o kosztach procesu w każdej z połączonych spraw.

W uzasadnieniu wskazano, że powódka w pierwszej kolejności zarzuca wyrokowi Sądu I instancji dowolną ocenę materiału dowodowego w zakresie w jakim Sąd Rejonowy wskazał, że w warunkach zlecenia, określających karę umowną znalazło się sformułowanie, że przez klauzulę (...) D. należy rozumieć odbiór/dostawę w dokładnie ustalonym terminie. Zdaniem skarżącej literalna analiza warunków zlecenia wskazuje, że w pkt. 8 przywołanych warunków zlecenia określono, iż „w przypadku niedotrzymania terminu załadunku/wyładunku podanego w zleceniu Zleceniodawca zastrzega sobie prawa obciążenia Wykonawcy karą umowną w wysokości 150,00 euro”.

Zdaniem skarżącego dowolna ocena Sądu jest istotna dla niniejszej sprawy, gdyż Sąd dokonując takiej wykładni warunków zlecenia, łączących strony (nie kwestionowanych przez pozwanego) uznał, że strony uregulowały poza Konwencją CMR odpowiedzialność za opóźnienie w odbiorze/dostawie a nie w terminowym załadunku/wyładunku. Taka interpretacja Sądu jest zdaniem skarżącego sprzeczna z art. 65 k.c. gdyż nadaje inne rozumienie warunkom zlecenia niż to jakie było faktycznie nadane przez strony, a co przecież nie było kwestowane przez pozwaną.

Gdyby bowiem celem stron, będących profesjonalistami w branży transportowej było uregulowanie kwestii odpowiedzialności za opóźnienie w dostawie/odbiorze to takie uregulowania zostałyby wprowadzone do warunków zlecenia. Tymczasem, mając świadomość, że Konwencja CMR nie zawiera uregulowań co do odpowiedzialności za niedotrzymanie terminu wyładunku/załadunku oraz mając świadomość co do brzmienia art. 41 Konwencji CMR to właśnie uregulowania co do niedotrzymania terminu załadunku/wyładunku zostały wprowadzone do przedmiotowych warunków zaakceptowanych zresztą bezspornie przez pozwaną, a nie uregulowania co do opóźnienia w odbiorze/dostawie.

Zdaniem apelanta ocena Sądu jest nielogiczna i sprzeczna nie tylko z faktyczną treścią warunków zlecenia, ale przede wszystkim z ustaleniami faktycznymi jakie sam Sąd Rejonowy poczynił w swoim uzasadnieniu. Sąd bowiem poczynił ustalenia faktyczne, że kara umowna należąca była powódkie w przypadku niedotrzymania terminu załadunku lub wyładunku podanego w zleceniu. Istnieje bowiem różnica między pojęciami dostawa/odbiór a wyładunek/załadunek. Skarżący zauważa, że z uwagi na brak definicji legalnej w tym zakresie sięgnąć należy do wykładni językowej, z której wynika, że „dostawa” to „dostarczenie towaru”, a „wyładunek” to „opróżnianie czegoś z ładunku”, zaś „odbiór” to „odebranie towaru”, a „załadunek” to „ładowanie towaru”. O ile bowiem „dostawa” to dostarczenie towaru, które nie musi polegać na wydaniu towaru, o tyle „wyładunek” to zawsze wydanie towaru.

Powyższe uchybienia zdaniem skarżącego spowodowały, że Sąd Rejonowy naruszył art. 41 Konwencji CMR w zakresie w jakim uznał, że warunki zlecenia określające karę umowną za rozładunek są nieważne i pozbawione mocy jako naruszające Konwencję CMR. Zdaniem skarżącego nie sposób się zgodzić, że uregulowane w Konwencji CMR zasady co do odpowiedzialności w dostawie (art. 23 ust. 5 Konwencji CMR) dotyczą także nieterminowego wyładunku. Zgodnie bowiem z doktryną międzynarodowego prawa przewozowego „postanowienie art 19 Konwencji CMR odnoszące się do opóźnienia w dostawie stanowi o faktycznym czasie trwania przewozu, a co za tym idzie - nie obejmuje sytuacji, w których przewoźnik z opóźnieniem podstawił pojazd i przyjął towar, ale później dokonał przemieszczenia w czasie, jaki ze względu na okoliczności należy przyznać starannym przewoźnikom” Wskazano, że w doktrynie podkreśla się poddanie przepisom prawa krajowego regulacji dotyczących niedotrzymania terminu w rozładunku może mieć miejsce także gdy strony uzgodniły termin przewozu liczbą dni lub godzin. Tymczasem jak wskazują poszczególne zlecenia termin przewozu był określony w zakresie godzinowym.

Możliwość uregulowania kwestii niedotrzymania terminu załadunku w formie kary umownej wynika zdaniem skarżącego także z tego, że w Konwencji CMR nie określono instytucji kary umownej, natomiast odszkodowanie określone w art. 23 ust. 5 Konwencji CMR nie jest tożsamą instytucją z karą umowną w rozumieniu art. 483 k.c. Różnica bowiem jest podstawowa - art. 23 ust. 5 Konwencji CMR wymaga dla uznania zasadności odszkodowania wystąpienia szkody, zaś art. 483 k.c. regulujący karę umowną istnienia takiej przesłanki nie wymaga. Akceptacja zatem stanowisko zaprezentowanego przez Sąd, że kara umowna z art. 483 k.c. to surogat odszkodowania z art. 23 ust. 5 Konwencji CMR wprowadzałaby fikcję prawną. Tymczasem jak wskazuje teoria prawa, aby móc skorzystać z fikcji prawnej musi ona wprost wynikać z przepisów prawa. Skoro zatem odszkodowanie z art. 23 ust. 5 Konwencji CMR i kara umowna z art. 483 k.c. to dwie inne instytucje to niezasadnym jest tworzenie fikcji prawnej, zakładającej tożsamość obu instytucji, a co w rezultacie przesądza o niezasadności zastosowania art. 41 Konwencji CMR. Postanowienie umowne w zakresie klauzuli umownej w postaci kary umownej nie narusza bowiem postanowień Konwencji CMR, bo Konwencja ta nie zawiera uregulowań co do kary umownej ani nie zakazuje w jakiegokolwiek sposób jej stosowania. Konwencja w art. 23 ust. 5 zawiera bowiem regulację tożsamą co odpowiedzialność określona w art. 471 k.c. Wskazać także trzeba, że rzekoma niezgodność klauzuli kary umownej nie może polegać na zabronionym art. 41 ust. 2 Konwencji CMR przerzucaniu ciężaru dowodu, skoro w przypadku klauzuli kary umownej żadna ze stron nie jest zobowiązana do wykazywania szkody, a więc nie umniejsza to w żaden sposób prawom strony przeciwnej w tym zakresie.

W odpowiedzi na apelację wniesiono o jej oddalenie i zasądzenie kosztów procesu przedstawiając wywód afirmujący stanowisko Sądu Rejonowego zarówno w odniesieniu do ustaleń faktycznych jak i ocen prawnych oraz wskazujący na to że prezentowana przez powódkę argumentacja w istocie stanowi próbę obejścia bezwzględnie obowiązujących przepisów konwencji CMR.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

W pierwszej kolejności stwierdzić należy, że Sąd Rejonowy w sposób prawidłowy przeprowadził postępowanie dowodowe, a na podstawie jego wyników przedstawił niewadliwe ustalenia faktyczne, które Sąd odwoławczy czyni częścią swojego uzasadnienia, nie znajdując potrzeby ich ponownego szczegółowego przytaczania lub uzupełnienia.

Prawidłowa jest również prezentowana przez Sąd Rejonowy ocena prawa powództwa, skutkująca zastosowaniem do zastrzeżenia umownego przepisów Konwencji CMR (art. 41 Konwencji) i stwierdzenia nieważności zastrzeżenia umownego a w konsekwencji braku podstaw do wywodzenia roszczenia z dokonanego sprzecznie z konwencją zastrzeżenia kary umownej. W odniesieniu do tej sfery rozstrzygnięcia wystarczającym zatem będzie odwołanie do pogłębionych wywodów przedstawionych w uzasadnieniu Sądu I instancji i potwierdzenie stanowiska odwołującego się do treści art. 41 Konwencji i wywodzącego na tej podstawie, że zastrzeżenie kary umownej w zleceniach objętych poszczególnymi sprawami musi być poczytane za niewywołujące skutków prawnych).

Odnosząc się do zarzutów apelacji stwierdzić należy, że w świetle jej uzasadnienia nie znajduje potwierdzenia zarzut naruszenia art. 233 §1 k.p.c. Po pierwsze przypomnieć należy, że skuteczne postawienie zarzutu naruszenia przepisu

art. 233 § 1 k.p.c. wymaga wykazania przez skarżącego, że Sąd orzekający w I instancji dokonując oceny materiału procesowego uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, względnie pominął istotną dla rozstrzygnięcia część dowodów. Tylko takie uchybienia bowiem mogą być przeciwstawione uprawnieniu Sądu do dokonywania swobodnej oceny dowodów. Dla wykazania słuszności zarzutu naruszenia zasady swobodnej oceny dowodów konieczne jest zatem wykazanie przez skarżącego, iż ocena ta została dokonana w sposób wybiórczy lub nie odpowiadający zasadom logiki względnie naruszający wnioski płynące z zasady doświadczenia życiowego. W ocenie Sądu odwoławczego pozwany nie zdołał wykazać, aby zaistniała którakolwiek z powołanych okoliczności. Ograniczył się bowiem jedynie do wskazania własnej, subiektywnej i w istocie przeprowadzonej fragmentarycznie oceny materiału dowodowego. W szczególności nie wskazuje skarżący, jakie dowody świadczyć mają, że Sąd wadliwie ustalił treść zlecenia w zakresie klauzuli (...) D.. Wywód co do profesjonalnej świadomości stron umowy w zakresie prawnego znaczenia postanowień Konwencji CMR i wyprowadzany stąd wniosek o ich zgodnym i odmiennym, niż wynika to z ustaleń Sądu, rozumieniu istotnego dla rozstrzygnięcia postanowienia umownego nie odwołuje się bowiem do żadnego z przeprowadzonych dowodów.

Jednocześnie skarżący ignoruje wnioski płynące wprost z treści warunków umowy (zarówno w tekście polskim jak i w jej angielskiej wersji), która we fragmencie definiującym karę umowną za niedotrzymanie terminu w przypadku zastrzeżenia klauzuli (...) D. wprost utożsamia pojęcia załadunku i rozładunku z pojęciami odbioru i dostawy (stanowiąc, że: „w przypadku załadunku/wyładunku z klauzulę (...) D. (termin ustalony – **co oznacza odbiór/dostawę** w dokładnie ustalonym terminie”). Sformułowanie to w sposób jednoznaczny utożsamia pojęcie wyładunku z pojęciem dostawy i nie pozostawia pola do wątpliwości co do rzeczywistego rozumienia przez strony obu pojęć jako synonimów. Skarżący przypisując Sądowi naruszenie art. 233 k.p.c. dokonuje więc wybiórczego przedstawienia treści istotnego postanowienia umownego, pomijając tą jego część, która podważa wnioski w apelacji prezentowane.

Dodatkowo podkreślić należy, że nie przedstawiono w postępowaniu żadnego dowodu mającego wykazywać odmienne niż wynikające z dosłownego brzmienia znaczenie, jakie strony miałyby zgodnie nadawać cytowanemu wyżej sformułowaniu. Zatem Sąd nie został zapoznany z materiałem dowodowym, który pozwalałby na rozważanie odmiennych wniosków niż wypływające z wykładni dokumentu przy zastosowaniu metod wykładni gramatycznej.

Nie prowadzi do wniosków odmiennych zwłaszcza kontekst, w jakim umowa była zawarta. Nie wskazuje bowiem skarżący, jakie przyczyny miałyby prowadzić do przyjęcia w niniejszej sprawie innego niż wynikające z Konwencji rozumienia przyjętych w umowie zwrotów. Nie wynika z materiału procesowego zwłaszcza to, by pozwany miał na podstawie umowy dokonywać czynności rozładunkowych, co uzasadniać miałyby (jak zdaje się wynikać z wyводу apelacji poświęconych roztrząsaniu słownikowego znaczenia użytych sformułowań) inne, niż przyjęte w Konwencji określenie jego obowiązków i sankcji za ich naruszenie. Nie można więc poczytać za istotną dla oceny materiału procesowego próbę doszukiwania się różnic znaczeniowych między pojęciem rozładunku i dostawy.

Skoro tak, to stwierdzić należy, że zarzut naruszenia art. 233 §1 k.c. nie został wykazany w apelacji i nie znajduje żadnego potwierdzenia w świetle materiału procesowego.

Z kolei zarzut naruszenia art. 65 k.c. nie odnosi się do ustaleń faktycznych, które Sąd miałby wadliwie ocenić w płaszczyźnie powołanego przepisu doprowadzając do niezgodnej z wolą stron interpretacji umowy. Ponownie więc wskazać trzeba, że w materiale dowodowym brak jest takich dowodów, które wskazywałyby na nadanie przez strony odmiennego od literalnego znaczenia poszczególnym postanowieniom umownym przez strony w momencie zawierania kolejnych umów. Zgodnie zaś z art. 6 k.c. w zw. z art. 65 §2 k.c. ciężar dowodu tych okoliczności spoczywał na powodzie. Wobec opisanych wyżej wniosków wynikających z materiału dowodowego Sąd nie czyniąc ustaleń zgodnych ze stanowiskiem powoda nie mógł więc normy art. 65 §2 k.c. naruszyć.

Zarzut naruszenia art. 41 Konwencji CMR opiera się natomiast o w pierwszej kolejności założenie zasadności zarzutów wcześniej omówionych. Skarżący zarzuca, że Sąd zastosował tę normę do stanu faktycznego, w którym kara umowna nie została zastrzeżona na wypadek opóźnienia w dostawie lecz na wypadek opóźnienia w rozładunku. Wobec uznania wywodów tych za nieuzasadnione odpada podstawa dla przyjęcia za uzasadniony wywód skarżącego

poświęconego art. 41 Konwencji CMR. Tym niemniej dodać trzeba, że rację ma strona pozwana sugerując, iż próba wykazywania, iż opóźnienie w rozładunku w rozumieniu przyjętym w umowie nie wyłączałoby zakazów wynikających z art. 41 Konwencji CMR wobec precyzyjnej i całościowej regulacji dotyczącej odpowiedzialności odszkodowawczej za opóźnienie terminu dostawy (art. 17 i następne Konwencji CMR).

Nie są z kolei zrozumiałe wywody skarżącego dotyczące różnicowania sytuacji w której kara za opóźnienie terminu dostawy jest zastrzeżona na wypadek uchybienia terminu oznaczonego co do godziny a nie daty. Konwencja nie wprowadza odrębnej regulacji w tym zakresie, nie sposób więc przyjąć, że odmienne niż wynika to z modelu konwencyjnego ustalenie terminu dostawy ze wskazaniem nie tylko daty lecz także jej godziny, upoważnia już do pomijania regulacji konwencyjnej przy określeniu zasad odpowiedzialności odszkodowawczej. Takie wnioskowanie prowadzi bowiem do uzasadnionego przekonania o próbie obejścia zakazu wynikającego z art. 41 Konwencji.

Co do wyводу zmierzającego do uzasadnienia dopuszczalności stosowania kary umownej z uwagi na brak odmiennej regulacji w Konwencji stwierdzić należy, że art. 41 Konwencji zakazuje umieszczenia w umowie postanowień zmierzających bezpośrednio lub pośrednio naruszać przepisy Konwencji. Oznacza to, że w swoim założeniu Konwencja tworzy regulację o charakterze zamkniętym bezwzględnie obowiązującym, pozbawiającą strony możliwości kreowania postanowień odmiennie regulujących zwłaszcza zasady odpowiedzialności przewoźnika. W odniesieniu do problemu poddanego pod osąd w niniejszej sprawie zaakcentować należy zakaz wyrażony wprost, a dotyczący zmian reguł ciężaru dowodu (art. 41 ust 2 Konwencji). Wbrew zapatrywaniom skarżącej, zastrzeżenie kary umownej niewątpliwie w sposób istotny modyfikuje zasady odpowiedzialności odszkodowawczej w stosunku do reguł ogólnych, a jeśli zastrzeżenie to miałoby być poddane ocenie według prawa polskiego – to zasadnym jest twierdzenie, że uprawniony zostaje zwolniony z obowiązku dowodzenia wysokości szkody. Kara umowna, co podkreśla się wielokrotnie w nauce i orzecznictwie stanowi surogat odszkodowania a więc zmierza do naprawienia szkody i stanowi prawną formę odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania (spełnienie świadczenia o charakterze niepieniężnym), co wprost wynika z treści art. 483 k.c. wskazującego na to, że kara umowna ma stanowić sposób naprawienia szkody. Zastrzeżenie kary umownej zasadniczo wyłącza możliwość żądania wyższego odszkodowania, chyba że umowa stanowi inaczej (art. 484 k.c.). Jednocześnie co dostrzega skarżący, zastrzeżenie kary umownej zwalnia z obowiązku wykazywania wysokości szkody. Stosownie do art. 23 ust 5 Konwencji przesłanką dla odpowiedzialności za opóźnienie dostawy jest udowodnienie szkody wynikłej z faktu opóźnienia.

W świetle art. 41 ust 2 w związku z art. 23 ust. 5 Konwencji nie sposób nie przyjąć, że zastrzeżenie kary umownej dla naprawienia szkody wynikłej z faktu opóźnienia zmierza do modyfikacji zasad rozkładu ciężaru dowodu (i wyłączenia konieczności wykazywania faktu powstania szkody oraz jej wysokości. Do takich konkluzji zmierza też w istocie wywód skarżącej, która stoi na stanowisku, że w procesie niniejszym nie tylko nie musiała wykazywać przesłanek z art. 23 ust 5 Konwencji ale też kara umowna mogła przekraczać górną granicę odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika, jaką wyznacza zgodnie z Konwencją wartość przewoźnego (art. 25 ust 5 Konwencji).

Ubocznie jedynie zaznaczyć należy, że skarżący odwołuje się do prawa polskiego dla obrony swojego stanowiska dotyczącego znaczenia zastrzeżonej kary umownej, nie wykazując, by dokonano w umowie wyboru tego prawa. Zgodnie z przepisem art. 5 ust 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (R. I) (Dz.U.UE.L.2008.177.6) w zakresie, w jakim nie dokonano wyboru prawa właściwego dla umowy przewozu towarów zgodnie z art. 3, prawem właściwym dla takiej umowy jest prawo państwa, w którym przewoźnik ma miejsce zwykłego pobytu, pod warunkiem że w tym samym państwie znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce dostawy, lub miejsce zwykłego pobytu nadawcy. Jeżeli warunki te nie są spełnione, stosuje się prawo państwa, w którym znajduje się uzgodnione przez strony miejsce dostawy.

W sprawie nie wykazano, by doszło do wyboru prawa polskiego (w umowie odwołano się wyłącznie do Konwencji CMR i do kodeksu cywilnego nie precyzując zarazem, kodeks którego państwa miałby regulować subsydiarnie treść stosunku prawnego między stronami. Nie przedstawiono też innych dowodów wskazujących na umowne dokonanie wyboru prawa polskiego. W myśl regulacji cytowanego wyżej art. 5 Rozporządzenia, właściwym prawem materialnym

dla oceny kwestii nieuregulowanych przez Konwencję byłoby więc prawo włoskie. Kwestia ta nie posiada znaczenia o tyle, że istotne dla rozstrzygnięcia zagadnienia zostały w sposób wyczerpujący uregulowane przez Konwencję mającą bezpośrednie zastosowanie w sprawie z mocy jej art. 1, a klauzula umowna regulująca odpowiedzialność umowną za opóźnienie została uznana za nieważną w świetle art. 41 ust 1 w zw. z art. 41 ust 2 Konwencji.

Z przedstawionych przyczyn na podstawie art. 385 k.p.c. orzeczono o oddaleniu apelacji.

Orzeczenie co do meritum determinowało treść rozstrzygnięcia o kosztach procesu. W myśl zasady odpowiedzialności za wynik sprawy powód jako przegrywający proces we wszystkich trzech połączonych do wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia sprawach jest zobowiązany do zapłaty kosztów należy pozwanemu za postępowanie odwoławcze w każdej z tych spraw. Z tego względu stosując normę art. 98 k.p.c. w zw. z art. 108 §1 k.p.c. zasądzono od powoda na rzecz pozwanego koszty procesu na które składa się wynagrodzenie pełnomocnika procesowego ustalono jako 50% stawki minimalnej adekwatnej dla wartości przedmiotu zaskarżenia w każdej z objętych apelacją spraw, stosownie do przepisów §13 ust 1 w zw. z §6 i §2 ust 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej z urzędu (t. jedn. Dz. U. 2013 roku, poz. 461).