

Sygn. akt VIII GC 236/12

WYROK

WIMIENIURZECZYPOSPOLITEJPOLSKIEJ

Dnia 20 czerwca 2013 r.

Sąd Okręgowy w Szczecinie VIII Wydział Gospodarczy

w składzie:

Przewodniczący: SSO Agnieszka Woźniak

Protokolant: sekr. sądowy Monika Dobosz

po rozpoznaniu w dniu 12 czerwca 2013 r. na rozprawie

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

przeciwko P. P. (1)

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego P. P. (1) na rzecz powoda (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w S. kwotę 101627,16 zł (sto jeden tysięcy sześćset dwadzieścia siedem złotych i szesnaście groszy) z ustawowymi odsetkami od dnia 27 sierpnia 2011 roku,

II. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 9621,50 zł (dziewięć tysięcy sześćset dwadzieścia jeden złotych i pięćdziesiąt groszy) tytułem kosztów procesu.

Sygn. akt VIII GC 236/12

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 19 lipca 2012 r. powódka (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w S. wniosła o zasądzenie od pozwanego P. P. (1) kwoty 101 627,16 zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 27 sierpnia 2011 r. oraz kosztami procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu powódka podała, że zawarła w dniu 16 maja 2011 r. z pozwanym umowę o współpracy, na mocy której zobowiązała się do świadczenia usług związanych z załadunkiem i organizacją transportu towarów będących w dyspozycji pozwanego. W dniu 12 lipca 2011 r. pozwany zlecił powodowi zorganizowanie transportu elementów kotła z portu w G. do S.. Powódka w związku z wykonaniem umowy spedycji wystawiła pozwanemu w dniu 28 lipca 2011 r. fakturę VAT nr (...) na kwotę 211 882,37 zł. Pozwany uiścił na rzecz powódki w dniu 28 września 2011 r. jedynie kwotę 110 255,21 zł. Obciążył natomiast powódkę kosztami spowodowanymi przestojem przez jedną dobę w wysokości 22 036,80 zł, nadto pomniejszył należność o dalszą kwotę 22 730,40 Euro tytułem faktury wystawionej pozwanemu przez spółkę (...). Niniejszym pozwem powódka domaga się zapłaty pozostałej kwoty wynikającej z faktury VAT nr (...). Powódka wskazała, że nie była związana terminem a na pewno nie może odpowiadać za ewentualne przekroczenie jedynie przewidywanego/szacowanego terminu dostawy, w którego określeniu nie brała udziału.

W piśmie z dnia 20 sierpnia 2012 r. pozwana złożyła odpowiedź na pozew wnosząc o oddalenie powództwa i zasądzenie od powódki na rzecz pozwanego kosztów procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwany wskazał, że wielokrotnie informował powódkę, że termin dostawy przewożonego towaru (kotła) ma dla niego zasadnicze znaczenie ze względu na zobowiązania wobec swoich kontrahentów. Ostateczny

termin dostawy kotła do S. ustalony został na dzień 25 lipca 2011 r. Jednakże tak ustalony termin nie został zachowany, statek z ładunkiem dotarł na miejsce w dniu 26 lipca 2011 r. w godzinach wieczornych wskutek czego rozładunek towaru zakończył się dopiero w dniu 27 lipca 2011 r. Fabryka (...) S.A., na zlecenie której towar był przewożony potrąciła z tego tytułu przysługującą jej wierzytelność z wierzytelnością pozwanego wynikającą z faktur VAT wystawionych jej za przewóz. Wobec tego pozwany obciążył tymi kosztami powódkę. Wskazał, że powódka jako spedytor zobowiązała się do dostarczenia towaru w określonym w zleceniu transportowym i mailu z dnia 29 czerwca 2011 r. terminie. Nadto nawet gdyby przyjąć, że powódka nie jest odpowiedzialna na podstawie § 22 ust. 22.1.2. Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych to i tak ponosi ona winę w wyborze przewoźnika morskiego i jest odpowiedzialna za szkodę na podstawie art. 799 kc.

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

W ramach prowadzonej działalności gospodarczej w dniu 16 maja 2011 r. powódka (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w S. zawarła z pozwanym umowę o współpracy. Przedmiotem umowy było świadczenie przez powódkę usługi przeładunku towaru w (...) na rzecz pozwanego (§ 1 ust.1). Powódka zobowiązała się w § 2 umowy do organizacji przeładunku towaru w porcie morskim, organizacji transportu morskiego G. – S. (S.), zlecenia i nadzoru nad czynnościami portowymi według uzgodnionych stawek, a w czasie trwania umowy do zachowania tajemnicy dotyczącej wszelkich informacji o warunkach dostaw i odbioru towaru pozwanego. W § 3 strony ustaliły: termin dostawy ładunku do portu: tydzień (...) tj. od 20 lipca 2011 r., cenę za przeładunek: 4 200 Euro, cenę za mocowanie ładunku: według cennika za materiały i robociznę według oferty email z dnia 2 marca 2011 r., cenę za transport morski: 32 000 Euro. W § 4 ust. 1 umowy strony ustaliły, że pozwany złoży w formie pisemnej zlecenie na odpowiednim druku stanowiącym załącznik numer 2 do umowy. Pozwany zobowiązał się do dostawy towaru do portu we wskazane przez powódkę miejsce w porcie we wskazanym terminie, w jednej dostawie, tak aby umożliwić bezpośredni przeładunek w relacji samochód – statek (§ 4 ust. 2). Zgodnie z § 4 ust. 4 umowy pozwany zobowiązał się do zapłacenia powódce stawek zawartych w Aneksie do umowy, przy czym aneksem mogła być również nota bukowania statku „fixing note”. Podstawą do zapłaty za wykonane usługi miała być – zgodnie § 5 ust. 2 i 3 umowy - faktura VAT z terminem płatności ustalonym na 35 dni kalendarzowych od daty wykonania usługi. Za datę wykonania usługi przyjęto datę konosamentu ((...)). Zgodnie z § 6 ust. 1 i 2 w sprawach nieuregulowanych niniejszą umową jak również do odpowiedzialności powódki zastosowanie miały przepisy kodeksu cywilnego oraz Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne. Każda zmiana postanowień umowy wymagała formy pisemnej w formie aneksu podpisanego przez obie strony (§ 6 ust.4).

Rozładunek elementów ze statku był po stronie odbiorcy.

Dowody: - odpis z KRS powódki (k. 18 – 27),

- zaświadczenie z (...) (k. 28),

- umowa z dnia 16 maja 2011 r. (k. 29 – 30), - Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne 2010 (k. 76 – 99),

- email z dnia 2 marca 2011 r. (k. 143 – 145, 163 - 169),

- email z dnia 28 marca 2011 r. (k. 169 – 170),

- zeznania świadka D. C. (k. 270 – 272),

Umowa powyższa dotyczyła transportu elementów kotła ciśnieniowego o znacznych wymiarach i wadze ok 203,5 ton. Nadawcą tego ładunku była Fabryka (...) spółka akcyjna w S. a odbiorcą firma (...) z siedzibą w S.. Pozwany zawarł w dniu 2 czerwca 2011 r. ze spółką Fabryka (...) umowę przewozu tego ładunku z S. do S.. Z kolei Fabryka (...) spółka akcyjna w S. wyprodukowała powyższy towar na zlecenie (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w K.. Pozwany realizował samodzielnie transport ładunku drogą lądową z S. do G..

Dowody: - umowa przewozu nr (...) (k. 133 – 137), - oferty handlowe (k. 138 – 139),

- załącznik nr 3 (k.140), - zeznania świadka D. C. (k. 270 – 272).

Zawarcie umowy o współpracy poprzedzone było negocjacjami stron w zakresie warunków transportu, przy czym również po zawarciu umowy 16 maja 2011 roku strony nadal kontaktowały się w sprawach związanych z transportem. Ze strony powódki osobami wyznaczonymi do kontaktu byli D. L. i H. Z., natomiast ze strony pozwanego D. C..

Pierwotnie pozwany chciał aby ładunek dopłynął do portu w S. w dniu 18 lipca 2011 r. Wobec tego powódka wskazała, że statek powinien się podstawić do załadunku w G. pomiędzy 12 a 14 lipca 2011 r. Jednak pozwany nie zaakceptował tego terminu z uwagi na zmieniającą się sytuację związaną z produkcją przewożonego ładunku. W korespondencji elektronicznej z dnia 29 czerwca 2011 r. pracownik pozwanego D. C. wskazał, że ostateczny termin dostawy kotła do S. to 25 lipca 2011 roku. Powód podjął działania zmierzające do zorganizowania transportu ładunku, w tym poszukiwał odpowiedniego statku i przewoźnika. W tym celu skontaktował się z brokerem Z. J. prowadzącym działalność pod firmą (...) SC, który zajmuje się organizacją transportu morskiego. Powódka współpracowała z tym brokerem od kilku lat pośrednicząc z nim przy zawarciu umów na przewóz około 6 – 7 statków. Otrzymał on wytyczne od powódki aby zorganizować transport ładunku na określony czas, z jak najniższym frachtem oraz by statek ten jak najszybciej dotarł do portu rozładunku. W odpowiedzi broker biorąc pod uwagę specyfikę ładunku – wymagającą profesjonalizmu - wskazał, że najbardziej odpowiednim będzie przewoźnik litewski (...) Ltd. Jest to armator, który świadczy swoje usługi związane z przewozem morskim od 1998 roku, posiada 17 statków morsko – rzecznych w swojej flocie. Powódka wielokrotnie korzystała w ramach prowadzonej działalności z usług tego armatora i nigdy nie było problemów we współpracy. Również broker współpracował z tym armatorem nie mniej niż 5 lat.

Ponieważ pozwany wskazywał, że 25 lipca 2011 r. jest terminem, w którym ładunek ma znaleźć się w porcie w S., powódka terminy laycan tj. na 20 – 21 lipca 2011 r. dopasowywała do wskazywanego terminu rozładunku - biorąc pod uwagę przeciętny czas przejścia - by statek zdążył dopłynąć do portu przeznaczenia. Pozwanemu objaśniono co oznacza termin laycan.

Dowody: - korespondencja elektroniczna (k. 142 – 171),

- informacje ogólne wraz z tłumaczeniem (k. 106 – 107),

- zestawienie floty (k. 108 – 111),

- informacje dotyczące czarterowania wraz z tłumaczeniem (k. 112-113),

- zeznania świadka D. L. (k. 221 – 228),

- zeznania świadka Z. J. (k. 228 – 231), - zeznania świadka H. Z. (k. 231 – 234),

- zeznania świadka D. C. (k. 270 – 272).

Ostatecznie strony w dniu 12 lipca 2011 r. podpisały notę fiksingową (fixing – note). W treści noty wskazano, że przewoźnikiem jest (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w S. jako agent B. L. a czarterującym P. (...). Nazwę statku armatora oznaczono jako mv (...) lub (...) lub statek zastępczy w opcji. Portem załadunku był G., a rozładunku S.. Rozpoczęcie i zakończenie okresu postoju (lycan) określono na 20 – 21 lipca 2011 r. Co oznacza, że statek miał się stawić w porcie w godzinach od 00:01 20 lipca do 23:59 21 lipca. Czas dozwolony na załadunek i wyładunek to 24 godziny (...) tj. bez sobót, niedziel, dni ustawowo wolnych od pracy, w piątek do godz. 17:00. Ewentualne rozpoczęcie załadunku (po przerwie w piątek) mogło nastąpić poniedziałek 08:00 lub dzień poprzedzający dzień wolny od pracy. Warunki załadunku ustalono jako (...) tj. wszystkie koszty obciążać miały pozwanego jako czarterującego. Pozwany zdecydował się na załadunek bezpośredni czyli z samochodu bezpośrednio na statek. Fracht ustalono na kwotę 32 000 Euro płatne w terminie 35 dni po zakończeniu załadunku/dacie konosamentu. W dniu 12 lipca 2011 r. powódka i pozwany zawarły umowę zlecenia spedycyjno – transportowego, na podstawie którego pozwany zlecił powódce

zorganizowanie transportu elementów kotła z G. do S.. Strony ustaliły, że pozwany dostarczy ładunek do portu w pierwszym dniu laycan tj. 20 lipca 2011 r.

Dowody: - fixing – note wraz z tłumaczeniem (k. 33 – 34),

- uzupełnienie fixing – note wraz z tłumaczeniem (k. 35 – 40), - zlecenie spedycyjno – transportowe (k. 41),

- zeznania świadka D. L. (k. 221 – 228),

- zeznania świadka H. Z. (k. 231 – 234),

- zeznania świadka D. C. (k. 270 – 272),

- przesłuchanie reprezentanta powódki A. K. (k. 297).

Ładunek dojechał do wskazanego miejsca w porcie w G. w dniu 20 lipca 2011r. rano. Powódka otrzymała informacje od armatora, że statek przybędzie do portu w G. w dniu 21 lipca 2011 r., ostatecznie statek mv L. należący do (...) Ltd przybył po północy 21 lipca 2011 r. Załadunek siedmiu elementów kotła rozpoczęto 22 lipca 2011 r. o godz. 7.00 i zakończono o godz. 12.00. Statek wypłynął z portu 22 lipca 2011 r. o godzinie 17.00. Przewidywany termin dopłynięcia (E.) statku do portu w S. oznaczony został w raporcie wyjścia statku na dzień 25 lipca 2011 r. po południu (p.m.). W dniu 22 lipca 2011 r. wystawiono konosament, w którym jako załadowcę wskazano spółkę (...), odbiorcę firmę (...) w S.. Fracht miał być płatny według umowy czarterowej z dnia 8 lipca 2011 r. Powódka przekazała dokumenty związane z transportem i załadunkiem (konosament, manifest cargo, T2L, plan cargo, specyfikację dostawy) kapitanowi statku wykonującego przewóz. Nadto raport wyjścia statku został przesłany do agenta (...) Ltd. Pracownik powódki H. Z. nadzorował w porcie w G. proces załadunku. Pozwany był informowany o załadunku, wyjściu z portu i spodziewanym terminie dopłynięcia, również telefonicznie informacje były przekazywane pracownikowi pozwanego D. C.. Statek miał płynąć bezpośrednio do portu w S.. Pracownik powódki H. Z. nie był informowany przez kapitana statku o planowanych, o ile takie plany były, zawinięciach do innych portów. Powódka nie otrzymywała także informacji o zmianie pozycji statku w trakcie rejsu.

W dniu 25 lipca 2011 r. rano powódka dowiedziała się od pozwanego, że statek zawinął do portu w R.. Z uzyskanych od brokera morskiego informacji wynikało, że statek zawinął do portu w R. celem załadunku nie precyzując o co dokładnie chodzi. Ostatecznie statek zawinął do portu w S. w dniu 26 lipca 2011 r. o godzinie 21.40. W międzyczasie w porcie na rozładunek oczekiwali pracownicy sprowadzeni z Polski. Rozładunek towaru zakończył się w dniu 27 lipca 2011 r.

Dowody: - manifest of cargo wraz z tłumaczeniem (k. 42 -43, 46),

- bill of lading (konosament) wraz z tłumaczeniem (k. 44 – 45),

- potwierdzenie otrzymania poczty statkowej wraz z tłumaczeniem (k. 47 – 48), - raport wyjścia statku wraz z tłumaczeniem (k. 49 – 52), - korespondencja elektroniczna (k. 173 – 182, 185),

- zeznania świadka D. L. (k. 221 – 228),

- zeznania świadka Z. J. (k. 228 – 231),

- zeznania świadka H. Z. (k. 231 – 234),

- zeznania świadka D. C. (k. 270 – 272),

W związku z wykonaniem usługi powódka wystawiła pozwanemu w dniu 28 lipca 2011 r. fakturę VAT nr (...) na kwotę 211 882,37 zł płatną do dnia 26 sierpnia 2011 r.

Dowód: faktura VAT nr (...) (k. 53).

W piśmie z dnia 26 lipca 2011 r. skierowanym do Fabryki (...) spółki akcyjnej w S. spółka (...) poinformowała, że w związku z opóźnieniem w dostawie ładunku ponosi ogromne koszty w kwocie 9240 Euro dziennie. Wskazała, że spółka będzie zmuszona obciążyć spółkę (...) karą umowną.

W dniu 31 sierpnia 2011 r. spółka (...) obciążyła spółkę Fabryka (...) kwotą 18 480,00 Euro tytułem kosztów przestoju pracowników spowodowanym opóźnieniem transportu o 2 dni

Dowody: - pismo z dnia 26 lipca 2011 r. (k. 141),

- nota obciążeniowa nr (...) (k. 188).

W mailu z dnia 4 sierpnia 2011 r. pozwany poinformował powódkę, że w związku z opóźnieniem dostawy towaru do portu w S. poniósł dodatkowe koszty przestoju sześciu aut w kwocie 6000 euro. Powódka kwestionowała zarówno okres opóźnienia jak i koszty związane z gotowością pracowników.

Dowód: - korespondencja elektroniczna (k. 181 – 187).

W dniu 8 września 2011 r. pozwany złożył reklamację dotyczącą usługi transportowej wskazując, że towar został załadowany na statek niezgodnie z planowanym terminem i nie dotarł do celu na czas. Co z kolei spowodowało opóźnienie w dostawie towaru przez pozwanego jego kontrahentowi. Z tego względu pozwany został obciążony kosztami przestoju przez firmę (...) kwotą 22 730,40 Euro. Wobec tego pozwany wstrzymał się z zapłatą wynagrodzenia z faktury VAT nr (...).

Dowody: - email z dnia 9 września 2011 r.(k. 54), - pismo pozwanego z dnia 8 września 2011 r. (k. 55 – 56)

W dniu 12 września 2011 r. powódka wezwała pozwanego do zapłaty należności z tytułu faktury VAT nr (...) w kwocie 211 882,37 zł.

W dniu 12 września 2011 r. spółka Fabryka (...) wystawiła pozwanemu notę obciążeniową nr 2 na kwotę 76 590,35 zł z tytułu kosztów przestoju pracowników spowodowane opóźnieniem transportu o 2 dni na miejsce budowy, zgodnie z nota obciążeniową nr (...) wystawioną przez spółkę (...).

W dniu 23 września 2011 r. pozwany wystawił powódce notę obciążeniową nr (...) na kwotę 25 036,80 zł z tytułu przestoju 6 aut wraz z obsługą pod rozładunkiem przez 1 dobę.

Spółka Fabryka (...) w dniu 27 września 2011 r. dokonała potrącenia przysługującej jej względem pozwanego wierzytelności wynikających z noty obciążeniowej nr 2 z dnia 12 września 2011 r. w kwocie 76 690,36 zł z wierzytelnościami pozwanego względem spółki wynikającymi z faktur VAT nr (...) (w części). Kompensata ta została ujawniona w księgach handlowych pozwanego.

W dniu 28 września 2011 r. pozwany uiszczył na rzecz powódki kwotę 110 255,21 zł tytułem faktury VAT nr (...) z uwzględnieniem not obciążających.

Dowody: - wezwanie do zapłaty wraz z dowodem nadania (k. 57 – 60),

- nota obciążeniowa (k.61), - potwierdzenie przelewu (k. 62), - nota obciążeniowa nr 2 z dnia 12 września 2011 r. (k. 189), - kompensata wzajemna (k. 190), - lista księgowoń (k. 191 – 192).

W dniu 6 października 2011 r. powódka skierowała do pozwanego wezwanie do zapłaty, w którym zażądał zapłaty kwoty 101 627,16 zł wraz z odsetkami jako pozostałej części należności z faktury VAT nr (...). Powódka wskazała, że brak jest podstaw do ponoszenia przez nią kosztów wskazanych w notach obciążeniowych ponieważ w umowie z dnia 16 maja 2011 r. strony nie oznaczyły konkretnego, określonego terminu dostawy towaru do portu w S., a niezależnie od tego powódka nie była przewoźnikiem a co najwyżej spedytorem. Natomiast umowa czarterowa na podstawie,

której dokonano przewozu morskiego zawarta została między armatorem (...) Ltd. a pozwanym jako czarterującym. W piśmie z dnia 11 października 2011 r. powódka zaoferowała pozwanemu pomoc w zgłoszeniu roszczeń do przewoźnika. Pozwany do tego pisma nie ustosunkował się.

Dowody: - wezwanie do zapłaty wraz z dowodem nadania i zwrotnym

potwierdzeniem odbioru (k. 63 – 67), - pismo z dnia 11 października 2011 r. wraz z załącznikami (k. 68 – 72).

Pozwany wystawił powódce w dniu 12 października 2011 r. kolejną notę obciążeniową na kwotę 76 590,36 zł z tytułu kosztów przestoju pracowników spowodowanego opóźnieniem transportu o 2 dni, zgodnie z notą obciążeniową nr 2 z dnia 12 września 2011 r. Kwota ta miała stanowić równowartość netto faktury VAT nr (...) wystawionej przez spółkę (...) spółce Fabryka (...) na kwotę 18 480,00 Euro netto. W piśmie z dnia 18 października 2011 r. pozwany złożył oświadczenie o kompensacie należności z tytułu faktury VAT nr (...) na kwotę 101 627,16 złotych z należnościami wynikającymi z not obciążeniowych nr (...) i (...) na łączną kwotę 101 627,16 zł. Wskazał jednocześnie, że pozostała do zapłaty kwota 110 255,21 zł została zapłacona w dniu 27 września 2011 r.

Dowody: - nota obciążeniowa nr (...) (k. 73, 193), - faktura VAT (...) (k. 74), - kompensata z dnia 18 października 2011 r. (k. 75)

Sąd zważył, co następuje:

W niniejszej sprawie poza sporem pozostawał fakt, że strony łączyła umowa spedycji zawarta w dniu 16 maja 2011 roku. Między stronami nie było w zasadzie sporu co do treści łączącej ich umowy, w tym wysokości uzgodnionego wynagrodzenia. Pozwana nie zakwestionowała wysokości kwoty figurującej na fakturze VAT numer (...) wielokrotnie dawała wyraz w różny sposób, że uznaje roszczenie co do zasady (m.in. poprzez złożenie oświadczenia o potrąceniu i wreszcie niekwestionowanie faktu wykonania przez powódkę umowy i wysokości należnego jej z tego tytułu wynagrodzenia).

Poza sporem nie była również treść ogólnych polskich warunków spedycyjnych, do których odwołano się w § 6 ust. 2 umowy.

W umowie spedycji spedytorski zobowiązuje się za wynagrodzeniem do wysłania lub odbioru przesyłki albo dokonania innych usług związanych z jej przewozem (art. 794 k.c.). Są to więc czynności pomocnicze w stosunku do przewozu rzeczy o charakterze usług specjalistycznych. Czynności spedytorskie nie mają jednorodnego charakteru ale łączy je związana z przewozem funkcja, przy czym mogą to być zarówno czynności faktyczne jak i prawne. Dokonując tych czynności spedytorski może występować w imieniu dającego zlecenie jak i w imieniu własnym. Czynności spedytorskie ułatwiają i usprawniają transport na etapie poprzedzającym przewóz i po jego zakończeniu. Czynności spedycyjne mogą polegać na przygotowaniu i zorganizowaniu przewozu, choć co do zasady wyłączone z umowy spedycji możliwość objęcia nią zobowiązania do wykonania przewozu, nie oznacza to jednak, że spedytorski w ramach odrębnego zobowiązania nie może wykonać umowy przewozu. Zauważyć także należy, że umowa spedycji może istnieć tylko o tyle, o ile istnieje stosunek podstawowy, w stosunku do którego opisywany typ umowy pełni rolę służebną, pomocniczą. Rolę podstawową i wiodącą w tym systemie należy przyznać umowie przewozu. Równocześnie przedmiot umowy spedycji ułatwia wykonanie pewnego rodzaju usług i podnosi ich standard, wzmacniając jednocześnie nie tylko wykonanie czynności w ramach umowy przewozu, ale również bezpieczeństwo obrotu. Z samej definicji umowy spedycji wynika, że jest to umowa towarzysząca umowie przewozu. Swym zakresem obejmuje większy zakres czynności niż w przypadku umowy przewozu. Wykładnia umowy zawartej przez strony w dniu 16 maja 2011 roku wynika, że do obowiązków powoda należała jedynie organizacja zarówno przeładunku towaru jak i transportu morskiego, zatem strony zawarły typową umowę spedycji.

Obrona strony pozwanej sprowadzała się do twierdzeń, że posiada wobec powoda wzajemne wierzycelności, z tytułu opóźnienia w dostawie na kwotę dochodzona pozwem, co wynika wprost z pisma pozwanego z dnia 18 października 2011 roku zatytułowanego „kompensata wzajemnych wierzycelności” (karta 75). Nieskutecznie podniosła pozwana

zarzut potrącenia. Zgodnie z treścią art. 498 § 1 k.c. gdy dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami, każda z nich może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu wierzytelności są pieniądze lub rzeczy tej samej jakości oznaczone tylko co do gatunku, a obie wierzytelności są wymagalne i mogą być dochodzone przed sądem lub przed innym organem państwowym.

Strona, która w toku procesu podnosi zarzut potrącenia swojej wierzytelności z wierzytelnością dochodzoną pozwem ma obowiązek wykazania, zgodnie z ogólnymi regułami rozkładu ciężaru dowodu, że wierzytelność, na którą się powołuje istnieje oraz w jakiej wysokości, jak również (co do zasady), że jest wymagalna.

Odnosząc powyższe do realiów niniejszej sprawy stwierdzić należy, nie sprostała obciążającym ją obowiązkom w tym zakresie.

Przede wszystkim należy wskazać, że nie ma dowodu by powódka zobowiązywała się do spowodowania dopłynięcia statku z portu w G. do docelowego portu w S. ściśle określonym terminie. Brak takiego zobowiązania wydaje się oczywisty jeśli uwzględni się (znaną obu stronom procesu) specyfikę żegluga morskiej.

Odwołując się do ogólnych polskich warunków spedycji, którym to warunkom strony w § 6 ust. 1-2 umowy spedycji poddały swoje stosunki w zakresie nieuregulowanym kodeksowo, trzeba odnotować § 22 ust. 22.1.2., gdzie zastrzeżono, że spedytor nie ponosi odpowiedzialności za szkodę spowodowaną opóźnieniem w dostawie przesyłki, chyba, że zobowiązał się do dostarczenia jej w określonym terminie. Strony w żadnym z dokumentów obrazujących ich stosunki gospodarcze nie określiły terminu dostawy ładunku pozwanego jako wiążącego. Także zeznania świadków nie potwierdziły tezy, że powód zobowiązał się do określonego terminu dostawy ładunku przewożonego drogą morską. Świadkowie strony powodowej D. L., H. Z. zeznali, że powódka nigdy nie zapewniała pozwanego o przybyciu statku do portu docelowego na konkretną datę. Za powyższym nie przemawiają także zeznania świadka strony pozwanej D. C., który zeznał, że H. Z., poinformował go telefonicznie po wyjściu statku z portu w G. oraz o przybyciu statku do portu w S. w dniu 25 lipca. Z zeznań H. Z. wynika natomiast, że przekazano pozwanemu jedynie E. - estimated time of arrival, który w praktyce morskiej oznacza szacowany czas przybycia statku (zgodnie z tłumaczeniem z języka angielskiego). E. jest wystawiane przez armatora, po określeniu przez kapitana szacowanej daty przybycia statku do portu docelowego uwzględniając aktualne i spodziewane warunki pogodowe na Bałtyku. Z powyższego wynika, że brak jest jakichkolwiek dowodów aby powód zagwarantował pozwanemu przybycie ładunku na określony czas.

Należy także odnotować, że powód jako spedytor na mocy art. 799 k.c nie ponosi odpowiedzialności za dalszych przewoźników w przypadku, w którym nie ponosi winy w wyborze. Zasadą prawa jest, że dłużnik może, z zastrzeżeniem art. 356 § 1 k.c., posłużyć się inną osobą w wykonaniu zobowiązania. Podobne zasady występują w odniesieniu do umowy spedycji. W konsekwencji spedytor w wykonaniu zobowiązania posługuje się tak przewoźnikami, jak i dalszymi spedytorami, przedsiębiorstwami składowymi, przechowawcami i innymi osobami, których udział w wykonaniu umowy uzna za zasadny. Skoro spedytor decyduje się na posłużenie się innymi osobami w wykonaniu umowy, to równocześnie musi on zdać sobie sprawę z odpowiedzialności za ich działanie lub zaniechanie, której podstawą jest art. 474 k.c. Ogólna formuła odpowiedzialności za czyny osób, którymi posługuje się dłużnik w wykonaniu zobowiązania, jest modyfikowana w odniesieniu do umowy spedycji przez art. 799 k.c. Posługiwanie się przez spedytora w wykonaniu umowy spedycji przewoźnikiem lub dalszym spedytorem jest działaniem niejako na jego ryzyko. Jego odpowiedzialność w tym zakresie jest jednak ograniczona do winy w wyborze (culpa in eligendo). Może ona polegać na posłużeniu się przewoźnikiem, który nie gwarantuje należytego wykonania umowy. Przyjąć należy, że miarą tej gwarancji nie może być liczba zdobytych nagród przez przewoźnika czy składane przez niego zapewnienia, zważywszy, iż mają one charakter subiektywny. Gdyby przyjąć, że wspomniane okoliczności są wystarczające dla oceny wymaganej od spedytora staranności, to stałoby to w sprzeczności z sensem umowy spedycji (Ł. Kozłowski, glosa do wyroku SN z 27 stycznia 2004 r., II CK 389/02, Glosa 2006, nr 3, s. 97). W orzecznictwie podkreśla się, że jeżeli spedytor nie dokona ustalenia środków transportu, jakim przewóz ma być dokonany, to trudno uznać, że spedytor w sposób należyty spełnił wymagania stawiane wobec jego osoby. Przyjęcie odmiennego założenia, przy równoczesnym braku uregulowania tych kwestii w umowie spedycji, sprawi, że w skrajnych sytuacjach, mimo iż zlecający nie będzie miał wpływu na faktycznego wykonawcę umowy, a jedynie od niego będzie mógł dochodzić naprawienia szkody

z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy. Według podobnych kryteriów należy dokonać oceny ewentualnego posłużenia się dalszym spedytorem. Wina w wyborze w rozumieniu art. 799 k.c. może polegać np. na posłużeniu się przewoźnikiem niezapewniającym należytego wykonania powierzonych mu czynności. Jak podkreśla się w doktrynie i orzecznictwie okoliczność, iż spedytor powierzył wykonanie czynności osobie, która w zakresie swej działalności trudni się przewozem, nie zwalnia spedytora od odpowiedzialności, gdy nie objął swą oceną wszystkich - ustalonych w sprawie - okoliczności, które mogłyby doprowadzić do wniosku, że pozwany, powierzając przewóz właśnie określonej armatorowi wykazał brak winy w wyborze.

Nie budzi wątpliwości, że odpowiedzialność spedytora, rozpatrywana na podstawie art. 799 k.c., opiera się na domniemaniu winy w wyborze, a zatem ciężar udowodnienia braku tej winy i zachowania należytej staranności przy wyborze spoczywa na spedytorze (art. 6 k.c.). Nie wystarczy zatem zbadać tylko obowiązki "wynikające z umowy spedycji zawartej przez strony", ale także, a nawet przede wszystkim okoliczności, którymi kierował się spedytor przy wyborze przewoźnika. Sama okoliczność, że wybór padł na przewoźnika profesjonalnego - jak już podkreślono - nie jest równoznaczne z brakiem winy w wyborze.

Przy ocenie winy w wyborze nie można wymagać od spedytora, aby przy każdej przesyłce przeznaczonej do przewozu sprawdzał, czy profesjonalny przewoźnik zastosował właściwy środek transportu. Spedytor powinien jednak - nawet gdy dokonuje wyboru przewoźnika profesjonalnego - mieć pewność, że przewoźnik świadczy usługi na wysokim poziomie, zapewniającym bezpieczeństwo przesyłki. Należyta staranność spedytora w rozumieniu art. 355 k.c. jest zachowana, jeżeli wykaże, że powierzył określone usługi przewozowe przewoźnikowi, którego profesjonalizm i poziom świadczonych usług budził zaufanie. Zaufanie spedytora oparte musi być na jego wiedzy dotyczącej poziomu usług świadczonych przez wybranego przewoźnika. Przeprowadzone postępowanie dowodowe w szczególności zeznania świadków D. L., Z. J., oraz dowody z dokumentów w postaci wydruków ze strony internetowej armatora, wykazało, że zorganizowany przez pośrednika S. (...) A. (...) B. gwarantował należyte wykonania przewozu morskiego. B. wcześniej wykonywał przewozy zorganizowane przez powódkę i pośrednika, jest znanym przewoźnikiem morskim na lokalnym rynku, ponadto posiada wiele statków i wcześniej zawsze należycie wywiązywał się z umów. Ponadto wskazani świadkowie oraz świadek H. Z. oraz reprezentant powódki A. K. wskazali, że nigdy wcześniej nie spotkali się z sytuacją zaistniałą w niniejszej sprawie - zboczeniem z kursu i zawinięciem statku do nieplanowego portu, co w rozpatrywanej sprawie miało miejsce (statek zawinął do portu w R.). Należy zauważyć, że powódka nie miała żadnego wpływu na zawinięcie statku do portu w R., tym bardziej, że po wyjściu statku w morze, to kapitan sprawuje kierownictwo na statku, ma ponadto szereg obowiązków i uprawnień związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa załogi, osób znajdujących się na statku i przewożonego ładunku i w związku z tym może podejmować wszelkie środki aby sprostać tym obowiązkom. W niniejszej sprawie nie została ujawniona przyczyna zboczenia z kursu, zaś wystawiony przez armatora dokument E. nie wskazywał na możliwość zaistnienia zdarzenia. Należy także wspomnieć, że przepisy kodeksu morskiego w ogóle nie zawierają regulacji dotyczących odszkodowania za opóźnienie przewoźnika w dostawie ładunku czy wyjściu statku z portu, a jedynie jego odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie ładunku w warunkach opisanych w kodeksie morskim, co pozwala na przyjęcie, że przewoźnik morski ma prawo dokonania umownego wyłączenia odpowiedzialności za opóźnienie (art. 353⁽¹⁾ k.c. w zw. z art. 1 §2 k.m.), co uczyniono w § 22 .1.2. ogólnych warunków spedycji.

Należy także przychylić się do stanowiska powódki, że pozwany nie wykazał także rozmiaru i wysokości szkody. Powyższego nie dowodzą wystawione przez osoby trzecie - kontrahentów pozwanego dokumenty prywatne. Biorąc pod uwagę niewykazanie przez pozwanego przesłanki w postaci winy powódki, nie ma potrzeby roztrząsania zagadnienia związanego z nie wykazaniem szkody.

Sąd ustalając stan faktyczny oparł się na niekwestionowanych przez strony dowodach z dokumentów, oraz zeznaniach świadków D. L., Z. J., H. Z. oraz reprezentanta powódki A. K., które pokrywały się wzajemnie, były logiczne i konsekwentne i sąd nie znalazł okoliczności podważających ich wiarygodność. Zeznania świadka strony pozwanej D. C. wskazujące, że pracownicy powódki utrzymywali, że statek dopływie po dwóch trzech dniach do S., nie pokrywają się z żadnymi dokumentami zgromadzonymi w sprawie, ani też z zeznaniami świadków strony powodowej. Ponadto termin

ten wynikający z E. nie może mieć decydującego znaczenia w sprawie, biorąc pod uwagę zwyczaje i realia przewozu morskiego, co odbiera wiarygodność zeznaniom świadka D. C. w tym zakresie. Jak wskazano wcześniej kierownictwo kapitana na statku zgodnie z treścią art. 53 kodeksu morskiego oraz jego obowiązki i uprawnienia uregulowane w kolejnych przepisach kodeksu morskiego, powodują, że spedytor nie może zakazać, jak utrzymywał świadek D. C. zawijania statku do portu, gdyż możliwe są zdarzenia na statku, które wręcz obligują kapitana do podjęcia decyzji w przedmiocie zamiany kursu jednostki. Ponadto należy raz jeszcze podkreślić, że powódka nie miała żadnej wiedzy o decyzji kapitana, nie są jej znane także powody takiej decyzji.

Reasumując, nie sposób w realiach niniejszej sprawy przyjąć, że powódka ponosi odpowiedzialność za zaistniałe opóźnienie.

O odsetkach Sąd orzekł na podstawie art. 481 k.c.

Faktura na kwotę 211882,37 złotych (za fracht morski przeładunek w (...), ora czynności związane z mocowaniem ładunku) została wystawiona w dniu 28 lipca 2011 roku, za datę usługi w dniu 22 lipca 2011 roku, z datą płatności określoną na dzień 26 sierpnia 2011 roku- zgodnie z zapisem § 5 ust. 3 umowy). Powódka dochodziła zapłaty kwoty 101627, 16 złotych. Począwszy od 27 sierpnia 2011 roku dnia należały się zatem powódce odsetki ustawowe.

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu zawarte w wyroku zostało wydane w oparciu o przepis art. 98 § 1 i 3. Pozwany przegrał sprawę i obowiązany jest zwrócić powódce koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw. Na koszty te składa się opłata od pozwu w kwocie 5082 zł, opłata od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł i wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w kwocie 3600 zł ustalone na podstawie § 6 pkt 6 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz. U. z 2002.163.1349).