



WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

26 stycznia 2024 r.

Sąd Najwyższy w Izbie Cywilnej w składzie:

SSN Tomasz Szanciło (przewodniczący)

SSN Dariusz Pawłyszczke

SSN Beata Janiszewska (sprawozdawca)

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym 26 stycznia 2024 r. w Warszawie
skargi kasacyjnej D.C.

od wyroku Sądu Okręgowego w Opolu

z 20 lipca 2020 r., VI Ga 285/19,

w sprawie z powództwa D.C.

przeciwko T.P.

o zapłatę,

**uchyla zaskarżony wyrok w części, co do punktu
I. (pierwszego) i III. (trzeciego) i w tym zakresie przekazuje sprawę
do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w Opolu,
pozostawiając temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach
postępowania kasacyjnego.**

(M.M.)

UZASADNIENIE

Powódka D.C. wniosła o zasądzenie od pozwanego T.P. 39 647,53 zł oraz 6 888,00 euro z bliżej określonymi odsetkami tytułem zapłaty wynagrodzenia za wykonanie trzech przewozów międzynarodowych.

Sąd Rejonowy w Opolu uwzględnił powództwo. Na skutek apelacji pozwanego Sąd Okręgowy w Opolu zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, że zasądzone na rzecz powódki (przewoźnika) kwoty zastąpił sumą 14 502,98 zł i oddalił powództwo w pozostałym zakresie. Sąd ten ustalił, w zakresie istotnym dla rozpoznania skargi kasacyjnej, że doszło do opóźnienia w wykonaniu jednego z trzech przewozów – z Niemiec na Słowację, w związku z czym pozwany złożył powódce oświadczenie o potrąceniu przysługującej pozwanemu wierzytelności odszkodowawczej z wierzytelności o zapłatę wynagrodzenia.

W kwestii wspomnianego opóźnienia ustalono, że zgodnie z umową rozładunek miał nastąpić 20 marca 2014 r., tymczasem obiorca otrzymał przesyłkę dopiero 22 marca 2014 r. Na trasie doszło bowiem do nieprzewidzianej kontroli, która przedłużyła się ze względu na brak zezwolenia na przewóz ładunku ponadgabarytowego i doprowadziła do opóźnienia w dojściu transportu do miejsca przeznaczenia. Uzyskanie zezwolenia powódka zleciła profesjonalnemu podmiotowi trzeciemu, jednak w czasie kontroli dokument został zakwestionowany.

Pozwany otrzymał od swoich kontrahentów zgłoszenia roszczeń w związku z nieterminowym wykonaniem transportu. W konsekwencji pracownik wysyłającego, e-mailem z 25 kwietnia 2014 r., przekazał pracownikowi przewoźniczki zestawienie faktur związanych z opóźnieniem. Wcześniej, jeszcze 20 marca 2014 r., ten sam pracownik pozwanego przesłał do pracownicy powódki e-maila, z którego treści wynikało, iż jego klient zgłosił opóźnienie dostawy. Następnie, 29 kwietnia 2014 r., celem potrącenia kosztów poniesionych w związku z nienależytym wykonaniem przewozu z wynagrodzeniem dochodzonym w sprawie, pozwany wystawił powódce fakturę na kwotę 16 400,82 euro, odebraną przez nią 2 maja 2014 r.

Powódka odesłała przesłane jej przez pozwanego 25 kwietnia 2014 r. dokumenty poświadczające koszty związane z opóźnieniem przewozu, nie zgadzając się z wyliczeniami i zasadnością obciążania jej jakimikolwiek kosztami. Pozwany przesłał je ponownie 29 maja 2014 r. wraz z oświadczeniem o potrąceniu;

powódka ponownie nie zgodziła się z obciążeniem jej kosztami i wezwała pozwanego do zapłaty dochodzonego w sprawie wynagrodzenia. Wysyłający uścił jednak wyłącznie nadwyżkę nad kwoty objęte oświadczeniem o potrąceniu.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd drugiej instancji, odmiennie niż Sąd Rejonowy, ocenił, że potrącenie dokonane przez pozwanego było skuteczne częściowo, tj. w zakresie kwoty 12 922,00 euro, co uzasadniało stosowne pomniejszenie sumy zasądzonej na rzecz powódki. Co do tej kwoty pozwany wykazał bowiem związek obowiązku uiszczenia jej na rzecz kontrahentów wysyłającego z opóźnieniem w transporcie wykonywanym przez powódkę.

Uzasadniając swe rozstrzygnięcie, Sąd Okręgowy wskazał, że korespondencja e-mailowa skierowana przez pozwanego do powódki 20 marca 2014 r. spełniała wymagania formalne stawiane „zastrzeżeniu” w rozumieniu art. 30 ust. 3 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. dnia 19 maja 1956 r. (dalej: „CMR”). Wiadomość e-mail czyniła bowiem zadość formie takiego zawiadomienia („na piśmie”), a jednocześnie zgłoszenia nie dokonano przedwcześnie. Choć nastąpiło ono jeszcze 20 marca 2014 r. (w dniu planowanej dostawy, a przed jej faktycznym dokonaniem 22 marca 2014 r.), to nie można przyjąć, by z art. 30 ust. 3 CMR wynikała dopuszczalność zgłoszenia zastrzeżenia najwcześniej dopiero w dacie rzeczywistego dokonania odbioru towaru. Już 20 marca 2014 r. wiadomo było bowiem, że nastąpi opóźnienie w dostawie.

Finalnie Sąd Okręgowy uznał, że treść korespondencji e-mailowej z 20 marca 2014 r. była wystarczająca do stwierdzenia, iż nastąpiło zastrzeżenie, którego zgłoszenie warunkowało dochodzenie odpowiedzialności za opóźnienie dostawy. Z treści tej wiadomości („Klient wstępnie określił koszty dodatkowe związane z postojem dźwigu, ekipy na łączną sumę ok 12-15 tys. eur. Dokładną rozpiskę wraz z kopią faktur dostaną po Świętach [...]”) wynika bowiem, że pozwany żąda wywiązania się z odpowiedzialności, a ponadto wiadomość zawiera informację, jakich kosztów odpowiedzialność będzie dotyczyć.

Od wyroku Sądu Okręgowego powódka wniosła skargę kasacyjną, zarzucając naruszenie art. 30 ust. 3 CMR przez błędną wykładnię i uznanie, że zastrzeżenie

dotyczące opóźnienia dostawy wysłane w formie wiadomości mailowej skutkuje zachowaniem formy pisemnej, art. 30 ust. 3 w zw. z art. 19 CMR przez błędną wykładnię i uznanie, że skuteczne skierowanie zastrzeżenia dotyczącego opóźnienia dostawy może nastąpić w dniu, w którym nie doszło jeszcze do opóźnienia dostawy, a także art. 65 § 1 w zw. z art. 65¹ k.c. przez niewłaściwe zastosowanie, a w konsekwencji błędną wykładnię treści wiadomości mailowej z dnia 20 marca 2014 r. i przyjęcie, że pozwany, przesyłając do powódki przedmiotową wiadomość, skutecznie zgłosił zastrzeżenie dotyczące opóźnienia dostawy.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną pozwany wniósł o jej oddalenie.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna podlegała uwzględnieniu ze względu na skuteczność pierwszego z zarzutów, dotyczącego naruszenia art. 30 ust. 3 CMR.

Zgodnie z tym przepisem 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. W sprawie podstawowe znaczenie miało rozstrzygnięcie kwestii, czy korespondencja elektroniczna (e-mail) spełnia – wywodzone z art. 30 ust. 3 CMR – wymaganie zgłoszenia zastrzeżenia „na piśmie”, a tym samym – czy pozwany dopełnił przywołanego w tym przepisie tzw. aktu staranności służącego zabezpieczeniu skutecznego dochodzenia roszczeń względem powódki jako przewoźnika.

Wstępnie należy zauważyć, że postanowienia Konwencji CMR, jako konwencji międzynarodowej, powinny być wykładane z uwzględnieniem specyfiki tego rodzaju aktów, a nie w sposób zdeterminowany regułami wykładni prawa krajowego. Interpretacja przeprowadzana ściśle według założeń terminologicznych, systemowych i funkcjonalnych prawa krajowego mogłaby bowiem prowadzić do ustalenia odmiennej treści normy w różnych państwach-stronach konwencji, co przeczyłoby uniwersalnemu charakterowi Konwencji CMR i oczekiwanej jednolitości zasad stosowania tego aktu.

Szczegółowe zasady wykładni konwencji międzynarodowych zostały uregulowane w art. 31-33 Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów, sporządzonej w W. dnia 23 maja 1969 r. (dalej: k.w.p.t. lub Konwencja Wiedeńska). Spośród tych

przepisów, umieszczonych w Dziale 3., dotyczącym interpretacji traktatów, szczególne znaczenie ma wyrażona w art. 31 ust. 1 k.w.p.t. ogólna reguła interpretacji, stosownie do której traktat należy interpretować w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle jego przedmiotu i celu.

Postanowienia Konwencji Wiedeńskiej, w tym przytoczony wyżej art. 31 ust. 1 k.w.p.t., nie znajdują wprawdzie wprost zastosowania do zaistniałego obecnie przypadku, gdyż Konwencja CMR jest aktem wcześniejszym, ratyfikowanym przez Polskę 27 kwietnia 1962 r. Tymczasem, jak stanowi art. 4 k.w.p.t., bez uszczerbku dla stosowania jakichkolwiek norm sformułowanych w tej konwencji, którym traktaty podlegałyby na podstawie prawa międzynarodowego, niezależnie od konwencji, konwencję stosuje się jedynie do traktatów zawartych przez państwa po wejściu niniejszej konwencji w życie w odniesieniu do tych państw. Jednak przyjęte w Konwencji Wiedeńskiej metody wykładni można stosować jako normy, które zgodnie z art. 4 *in principio* k.w.p.t. znajdowałyby zastosowanie do interpretacji Konwencji CMR niezależnie od Konwencji Wiedeńskiej. Metody wykładni wskazane w Konwencji Wiedeńskiej nie stanowiły bowiem istotnego *novum*, lecz odpowiadały przyjętym już wcześniej w praktyce zasadom wykładni konwencji międzynarodowych.

W okolicznościach sprawy oznacza to, że w wykładni art. 30 ust. 3 CMR należało uwzględnić dyrektywy obecnie wprost wyrażone w art. 31 ust. 1 k.w.p.t., czyli zinterpretować ten przepis w dobrej wierze, zgodnie ze zwykłym znaczeniem, jakie należy przypisywać użytym w nim wyrazom w ich kontekście, oraz w świetle jego przedmiotu i celu. Odczytanie znaczenia spornego między stronami zwrotu „na piśmie”, uwzględniające także systemowy i funkcjonalny kontekst stosowania Konwencji CMR jako umowy międzynarodowej, przemawia za stwierdzeniem, że wysłanie wiadomości e-mail nie zrealizowało wymagania formalnego stawianego w art. 30 ust. 3 CMR. Za takim stanowiskiem przemawia kilka argumentów.

Po pierwsze, zwykłe znaczenie zwrotu „na piśmie” jest wiązane z wymaganiem pisemności i oznacza, że treść oświadczenia powinna być wyrażona na nośniku zdatnym do utrwalenia oświadczenia (najczęściej na papierze)

i opatrzona oryginalnym podpisem. Konieczne jest więc istnienie „pisma” w znaczeniu kartki lub innego dokumentu, a ponadto podpis pod treścią oświadczenia (zastrzeżenia). Rzecz zatem nie w tym, że elektroniczny sposób komunikacji nie był znany w czasie tworzenia i ratyfikacji Konwencji CMR, lecz w tym, że wiadomość e-mail obiektywnie nie czyni zadość wymaganiom tej formy. Wymaganie „na piśmie” nie może być przy tym utożsamiane z określeniem: „w formie tekstu”, które odnosiłoby się jedynie do sposobu graficznego utrwalenia znaków językowych i któremu czyniłoby zadość przydanie oświadczeniu postaci znaków pisma – bez względu na środek użyty do przekazania komunikatu tekstowego (e-mail, SMS). W innym razie w art. 30 ust. 3 CMR za wystarczające byłoby uznane poprzestanie na „formie tekstowej” – bez konieczności istnienia pisma w podanym wyżej rozumieniu.

Po drugie, zastrzeżenie, o którym mowa w art. 30 ust. 3 CMR, stanowi oświadczenie zmierzające do wywołania przypisanych mu skutków prawnych, musi być więc zgłoszone przez osobę uprawnioną. Podpis pod treścią oświadczenia identyfikuje osobę, która skierowała zastrzeżenie, a jego adresatowi stwarza możliwość ustalenia, czy ze złożeniem oświadczenia, jako pochodzącego od podmiotu uprawnionego, należy potencjalnie wiązać dochodzenie odszkodowania za opóźnienie dostawy. Interpretacja oświadczenia, czyli jego opatrzonej podpisem treści, pozwala natomiast przewoźnikowi na ustalenie woli osoby kierującej zastrzeżeniem. W ten sposób realizowane są funkcje wiązane z wymaganiami formy „na piśmie”: identyfikacja i poświadczenie tożsamości autora oświadczenia oraz poświadczenie wyrażenia przez tego autora aprobaty dla treści komunikatu (zob. uchwałę SN z 12 października 2023 r., III CZP 25/23, OSNC 2024, nr 3, poz. 28). Aktualność tych funkcji nie budzi żadnych wątpliwości na tle Konwencji CMR, ponieważ w stosunkach obrotu gospodarczego, w obszarze transportu międzynarodowego niewątpliwie konieczne jest stosowanie takich rozwiązań, które pozwalają stronom stosunku prawnego na uzyskanie klarownej sytuacji prawnej, w tym co do możliwej odpowiedzialności odszkodowawczej za niewykonanie (nienależyte wykonanie) zobowiązania.

Po trzecie, skierowanie zastrzeżenia na piśmie ma istotne znaczenie gwarancyjne także z dalszych przyczyn, związanych z organizacją prowadzenia swej

działalności przez przewoźnika. Korespondencja e-mail może być prowadzona w sposób odformalizowany, co stwarza ryzyko dotarcia oświadczenia do osoby (w strukturze przedsiębiorstwa), która, nie mając świadomości znaczenia prawnego zastrzeżenia, nie podejmie działań zmierzających do zabezpieczenia sytuacji podmiotu, który miałby ponosić odpowiedzialność odszkodowawczą. Za tradycyjną wykładnią pojęcia „na piśmie” przemawia więc potrzeba klarowności w stosunkach stron, w tym umożliwienie dotarcia zastrzeżenia, skierowanego do przewoźnika, do osoby właściwej do jego rozpatrzenia w strukturze organizacyjnej danego przedsiębiorstwa.

Po czwarte, stanowisko o tym, że wiadomość e-mail nie czyni zadość skierowaniu zastrzeżenia „na piśmie”, znajduje potwierdzenie w fakcie wprowadzenia Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR dotyczącego elektronicznego listu przewozowego, sporządzonego w G. dnia 20 lutego 2008 r. (dalej: Protokół). Wprawdzie *in casu* Protokół ten nie znajdował zastosowania, gdyż w miarodajnym dla sprawy czasie nie był jeszcze przez Polskę ratyfikowany, jednak istnienie tego aktu należy traktować jako element szeroko rozumianego kontekstu Konwencji CMR (o czym obecnie mowa jest w art. 31 ust. 3 lit. a k.w.p.t.). Wspomniany Protokół w art. 2 dopuszcza składanie m.in. zastrzeżeń z art. 30 ust. 3 CMR w formie komunikacji elektronicznej, która w art. 1 Protokołu została zdefiniowana jako informacja generowana, wysyłana, odbierana i przechowywana przy użyciu środków elektronicznych, optycznych lub cyfrowych lub podobnych środków powodujących, że przekazywana informacja jest dostępna i może zostać wykorzystana jako późniejsze źródło odniesienia.

Skoro w związku ze stosowaniem Konwencji CMR dostrzeżono współcześnie potrzebę dodania Protokołu o określonej treści, to należy wnosić, że na tle pierwotnego tekstu Konwencji nie przewidywano przydawania takiej wagi komunikacji prowadzonej w formie wyłącznie elektronicznej. Celem protokołu nie było bowiem ograniczenie dopuszczalnych form zgłoszenia zastrzeżenia, lecz ich poszerzenie – w stosunku do pierwotnego tekstu Konwencji CMR – o oświadczenia opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym. Z przyjęcia Protokołu można także wnosić, że państwa–strony Konwencji wyraziły tym samym wolę, aby zastrzeżenia były kierowane do przewoźnika w tradycyjnie rozumianej formie

pisemnej albo elektronicznej z kwalifikowanym podpisem elektronicznym, co może być uznane za równoznaczne z eliminacją aprobowanej niekiedy w orzecznictwie praktyki kierowania zastrzeżenia faksem lub przesyłania drogą e-mailową skanu pisma opatrzonego podpisem tradycyjnym. Zastrzeżenie (oświadczenie) ma być bowiem skierowane do przewoźnika „na piśmie” (w wyjaśnionym wyżej rozumieniu), a temu wymaganiu nie czyni zadość odwzorowanie oświadczenia za pomocą faksu lub skanu.

Po piąte, sama Konwencja CMR przewiduje – ściśle reglamentowane – wyjątki od rygoryzmu formalnego. Zgodnie z art. 5 ust. 1 zd. 1 CMR list przewozowy wystawia się w trzech oryginalnych egzemplarzach, podpisanych przez nadawcę i przez przewoźnika, przy czym podpisy te mogą być wydrukowane lub też zastąpione przez stemple nadawcy i przewoźnika, jeżeli pozwala na to ustawodawstwo kraju, w którym wystawiono list przewozowy. Dla niniejszej sprawy znaczenie ma w związku z tym konstatacja, że wyjątku od formalizmu nie przewidziano w ramach art. 30 ust. 3 CMR, który to przepis w części dotyczącej wymagania skierowania zastrzeżenia „na piśmie” jest poddawany interpretacji na zasadach ogólnych.

Po szóste, na rzecz wskazanej wyżej wykładni pojęcia „na piśmie” przemawia także wzgląd na powagę następstw uchybienia 21-dniowemu terminowi na skierowanie do przewoźnika zastrzeżenia, o którym mowa a art. 30 ust. 3 CMR. Konsekwencje te są daleko idące, gdyż polegają na wygaśnięciu roszczenia odszkodowawczego, a nie jedynie – na zaktualizowaniu się określonych ograniczeń dowodowych. Rygoryzm skutków przemawia za tym, aby samo dokonanie zastrzeżenia nastąpiło w sposób odpowiednio dobitny i jednoznaczny, gdyż dzięki temu kwestia relacji przewoźnika i jego kontrahenta staje się klarowna. W szczególności przewoźnik, jako adresat zastrzeżenia formułowanego (w określonej formie i o określonej treści) przez kontrahenta, powinien mieć możliwie jasną sytuację co do tego, czy – wobec skierowania formalnego zastrzeżenia – z opóźnieniem dostawy może być związane dochodzenie odpowiedzialności odszkodowawczej, czy, przeciwnie, wystąpienie opóźnienia nie będzie pociągało za sobą dalszych konsekwencji. Wymagania formalne służą m.in. stworzeniu stanu pewności stosunków uczestników obrotu prawnego, toteż odstępowanie od

elementarnych kryteriów wiązanych z danym wymaganiem prowadzi nie tylko do nieosiągnięcia właściwych dla tych wymagań korzyści, lecz stwarza ryzyko mylnego rozeznania swej sytuacji przez kontrahenta, do którego skierowano zastrzeżenie, a nawet, w dalszej perspektywie, obawę co do osłabienia systemowego znaczenia zastrzeżeń co do formy dokonywanych czynności.

Po siódme, nie można uznać, by uczynienie zadość wymaganiu skierowania zastrzeżenia na piśmie było nadmiernie uciążliwe i prowadziło do nieuzasadnionych dolegliwości, skoro na dokonanie tej czynności przewidziano relatywnie długi (21 dni) termin. Zakreślenie trzytygodniowego terminu na „skierowanie” (czyli wysłanie, a nie: dotarcie) zastrzeżenia oznacza, że czynność ta nie musi być podejmowana pilnie przez podmiot zainteresowany uzyskaniem odszkodowania, co przemawia za wiązaniem ze zwrotem „na piśmie” przyjętego wyżej znaczenia, a zarazem – za odrzuceniem stanowiska o tym, że wystarczające jest nadanie zastrzeżeniu postaci e-mailowej.

W związku z powyższym skarga kasacyjna okazała się uzasadniona. Sąd Okręgowy nietrafnie przyjął bowiem, że korespondencja e-mailowa z 20 marca 2014 r. stanowiła skuteczne skierowanie zastrzeżenia do przewoźnika. Tym samym jedynie ubocznie należy odnieść się do pozostałych zarzutów skargi kasacyjnej.

Wbrew stanowisku skarżącej zgłoszenie zastrzeżenia z art. 30 ust. 3 CMR jeszcze przed dokonaniem dostawy nie jest niedopuszczalne. Przyjęcie wykładni proponowanej przez skarżącą prowadziłoby do nieracjonalnego rezultatu, gdyż uniemożliwiłoby dochodzenie odszkodowania w tych przypadkach, w których potrzeba ich dochodzenia uwidacznia się najdobitniej, to jest w razie skrajnie długich opóźnień. Celem art. 30 ust. 3 CMR nie jest utrudnienie dochodzenia odszkodowań, lecz stabilizacja stosunków prawnych stron bezpośrednio po wykonaniu umowy przewozu. Nie powinna zatem budzić wątpliwości możliwość skierowania zastrzeżenia, gdy towar znajduje się jeszcze w transporcie, lecz opóźnienie już wystąpiło, względnie oczywiste jest, że nieuchronnie ono wystąpi (w szczególności wówczas, gdy fakt ten został notyfikowany przez samego przewoźnika).

Co się z kolei tyczy wykładni wiadomości e-mail z 20 marca 2014 r., to jej treść oraz kontekst nie pozostawiają wątpliwości, że zamiarem pozwanego

(reprezentowanego przez pracownika) było dochodzenie od powódki roszczeń w związku z koniecznością poniesienia przez wysyłającego kosztów wywołanych opóźnieniem dostawy. Oczywiste jest bowiem, że informacja o kosztach ponoszonych przez kontrahentów pozwanego nie została przekazana powódce bez przyczyny; powiadomienie o poniesieniu określonych kosztów, w kontekście sytuacyjnym istniejącym między stronami, niewątpliwie powinno być więc rozumiane jako zapowiedź dochodzenia odpowiedzialności odszkodowawczej.

Nietrafność analizowanych ostatnio zarzutów (drugiego i trzeciego) nie wpływa jednak na odmienną ocenę zasadności skargi – ta bowiem, jak wskazano już wyżej, wynika z okoliczności związanych z formą zastrzeżenia zgłoszonego przez pozwanego 20 marca 2014 r., a nie z treścią tego oświadczenia czy momentem jego zgłoszenia.

Z uwagi na powyższe, na podstawie art. 398¹⁵ § 1 zd. 1 k.p.c., orzeczono jak w sentencji wyroku.

(J.T.)

[ms]