

Sygn. akt I ACa 87/17

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 23 sierpnia 2017 r.

Sąd Apelacyjny w Łodzi I Wydział Cywilny w składzie:

**Przewodniczący: SSA Dariusz Limiera**

**Sędziowie: SA Anna Cesarz**

**SO del. Marzena Kluba (spr.)**

Protokolant: sekr. sąd. Iga Kowalska

po rozpoznaniu w dniu 23 sierpnia 2017 r. w Łodzi na rozprawie

sprawy z powództwa (...) **Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.**

przeciwko **H. S. prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą PHU (...) w K.**

o zapłatę

na skutek apelacji strony powodowej

od wyroku Sądu Okręgowego w Łodzi

z dnia 20 października 2016 r. sygn. akt X GC 488/13

1. **oddala apelację;**

2. **zasądza od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz H. S. prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą PHU (...) w K. kwotę 5.400 (pięć tysięcy czterysta) zł z tytułu zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym.**

**Sygn. akt I ACa 87/17**

## UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 20 października 2016r. Sąd Okręgowy w Łodzi w sprawie sygn. akt X GC 488/13 z powództwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. przeciwko H. S. prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą (...) w K. o zapłatę, w punkcie 1 oddalił powództwo, w punkcie 2 zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 8.723,17 zł. tytułem zwrotu kosztów procesu, w punkcie 3 nakazał pobrać od powoda na rzecz Skarbu Państwa kwotę 3.092,- zł. tytułem zwrotu wydatków.

Powyższe orzeczenie zostało oparte na ustaleniach, które Sąd Apelacyjny uznał za własne.

Sąd I instancji wskazał, że powód dochodził roszczeń z tytułu szkody w transporcie międzynarodowym, na które składają się:

-kwota 75.594,49 zł z tytułu utraty wartości handlowej transportowanego mięsa;

-kwota 3.414,16 zł z tytułu zwrotu kosztów delegacji do Hiszpanii;

-kwota 10.746,02 zł z tytułu dodatkowych kosztów transportu, co razem stanowi kwotę: 89.754,67 zł.

Powód –poprzednio (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W.- prowadzi sprzedaż hurtową mięsa i wyrobów z mięsa. Pozwany prowadzi działalność gospodarczą pod firmą (...) H. S. w K. od 1 czerwca 1998r. Przeważająca działalność gospodarcza to transport drogowy towarów, w tym ze specjalizacją przewozu towarów w warunkach chłodniczych.

Przed majem 2012r. strony współpracowały już ze sobą od 2-3 lat. Były wypracowane zasady współpracy, w ramach których do pozwanego przychodziły od powoda pisemne zlecenia transportowe, bądź były przekazywane przez niego informacje drogą telefoniczną- na kiedy i jaki środek transportu pozwany ma podstawić. Czasami zlecenie pozwany otrzymywał w dniu załadunku i ze względu na wielkość taboru mógł przyjąć do realizacji usługę. Strony, w ramach prowadzonych przez siebie działalności gospodarczych, zawarły kolejną umowę przewozu międzynarodowego - w dniu 18 maja 2012r. - powód zlecił pozwanemu przetransportowanie 300 sztuk schłodzonych ćwierci wołowych wieszanych na 300 eruahakach, waga łączna 20.000 kg na trasie miejscowość Huta (Polska) - B. (Hiszpania).

W zleceniu transportowym wpisano planowaną data załadunku na 19 maja 2012r. godz. 07, 00 i planowaną datę rozładunku 21 maja 2012r. godz. 05.00.

Zlecenie transportowe powoda obejmowało wytyczne dotyczące właściwej temperatury transportu: temperatura podczas załadunku +1°C, temperatura w trakcie transportu +1°C. Na zleceniu transportu umieszczono także zapis, że przed załadunkiem „naczepa musi być umyta i zdezynfekowana”.

Do transportu została zakwalifikowana partia ćwierci wołowych, w której skład wchodziły 324 sztuki o łącznej masie 22.076,00 kg. Mięso pochodziło z byków i jałówek różnych klas, sklasyfikowanych zgodnie z systemem EUROP.

W skład eksportowanej partii wchodziły 284 ćwierci wołowe.

***Mięso zostało przygotowane do wysyłki wraz z niezbędnymi dokumentami, które określały ilość i rodzaj przewożonego towaru. Sporządzono oprócz zlecenia transportowego, dokument (...) nr 166/ (...) oraz CMR - międzynarodowy samochodowy list przewozowy z dnia 19.05.2012r.***

(...) S.A. oddział w HUCIE posiadał dokumenty potwierdzające trasę pochodzenia zwierząt oraz karty monitorowania i weryfikacji (...) 2, na których widniały zapisy o stanie ładowanych ćwierćtuszy. Wartości pH mięsa przygotowanego do wysyłki mieściły się w zakresie 5,61-5,79, natomiast wartości temperatury wahały się w granicach 3,0 + 3,6 °C. T. przed załadunkiem były wychłodzone, a ich jakość została potwierdzona dokumentem (...) nr 166/ (...).

Kierowcą wykonującym przewóz był T. P., zatrudniony przez przewoźnika towaru – firmę P.U.H.TRANS HUT.

Przedmiotową partię wołowiny przygotowano do transportu, a załadunek rozpoczął się ok. godziny 6:00 dnia 19 maja 2012 roku .

Kierowca nie dokonał pomiaru temperatury mięsa przed załadunkiem, nie uczynił w Międzynarodowym Liście Przewozowym CMR żadnych zastrzeżeń, co do stanu towaru w dacie załadunku. Bazował na tym, jaką temperaturę załadunku wpisali pracownicy powoda. List przewozowy wypełniali pracownicy powoda.

Chłodnia po załadunku i zaplombowaniu nie była otwierana w czasie trwania transportu. Przed załadunkiem został wychłodzony.

Kierowca T. P. ustawił agregat chłodniczy na temperaturę 0°C. Odjechał spod rampy załadunkowej i wyruszył w trasę ok. godziny 8:00 w dniu 19 maja 2012 roku.

W momencie rozpoczęcia transportu temperatura wynosiła 1,2°C na czujniku powietrza T1 znajdującym się z przodu chłodni i 4,8°C na czujniku powietrza T2, znajdującym się przy drzwiach, z tyłu naczepy. O godzinie 10:14, parametry te wynosiły odpowiednio 3,6 °C i 5,1°C.

Podczas transportu temperatura na czujniku powietrza T1 oscylowała w granicach + 1,2 °C + +4,2 °C -5- 0,0 °C -5- +3,9 °C a- + 1,5 °C, od momentu rozpoczęcia transportu do godziny 15:14, 20-go maja (ok. 31 godzin). Po tym czasie ustaliła się na poziomie -0,3°C - 0°C , aż do momentu rozładunku. W tym samym czasie temperatura na czujniku powietrza T2 wynosiła: +4,8 °C +5,1 °C +6,0 °C +2,4 °C +5,4°C. W czasie następnych godzin następowały wahania temperatur w przedziale +1,5°C +4,8°C.

### ***Temperatura mięsa po otwarciu naczepy u odbiorcy mieściła się w granicach +2°C - +5 °C.***

Do pomieszczeń z tuszami wołowymi kierowca nie miał dostępu ze względów higienicznych. Notorycznie zdarzało się, że powód ładował więcej towaru do środka transportu, niż wynikało to ze zlecenia transportowego. Powód podejmował decyzję, by załadować poza wagę mięsa określoną w zleceniu transportowym, mięso nie leżało w chłodni 2-3 dni i zobowiązywał się pokryć koszty ewentualnych kar.

Zakład pozwanego ma aktualnie certyfikaty jakości ISO, zatrudnia też doświadczonych kierowców na trasach międzynarodowych.

Kierowca pozwanego dopiero po załadunku i po zaplombowaniu, na wadze dowiaduje się jaka jest rzeczywista waga ładunku. W dokumencie CMR wpisuje się faktyczną wagę ładunku.

Pozwany jako przewoźnik nie ma wpływu na sposób załadunku, nie ma możliwości zmiany ilości haków do powieszenia tusz mięsa, nie ma wpływu na sposób ułożenia mięsa lub jego powieszenia. Pozwany nie nakładał na swoich kierowców obowiązku pomiaru temperatury w czasie załadunku mięsa, bowiem w tamtym okresie nie było jeszcze certyfikatów jakościowych.

Samochód w czasie załadunku jest otwarty przez 5-6 godzin i zdarzało się, że w czasie ładowania podnosiła się do dodatniej temperatura w samej przyczepie i w rękawie załadowniczym.

Powód w czasie załadunku w dniu 19 maja 2012 roku miał na 300 hakach umieścić mięso o wadze łącznej 20.000 kg, natomiast umieścił w nim mięso o łącznej masie 22.076,00 kg (324 sztuki). Doszło do innej cyrkulacji powietrza, samochód był przeładowany. Podróż trwała 3 dni i gdyby była krótsza być może nie doszłoby do zepsucia mięsa.

Środek transportu był typowym dla uprzednio wykonywanych zleceń przez powoda na rzecz pozwanego. Podstawiona naczepa miała dopuszczalną ładowność 26.050 kg, co było wystarczające i nie przekraczało normy określonej przepisami prawa. Dopuszczalna masa zestawu, czyli ciągnika z naczepą, to 40 ton.

W 2012r. pozwany wykonał 188 przewozów podobnymi zestawami.

Świadectwo (...) zostało wystawione na agregat C. Maxima 1300

a działanie agregatu na podstawie sprawdzonych parametrów określono jako prawidłowe. Gdyby w czasie przewozu agregat uległ zepsuciu, kierowca miał obowiązek informowania o tym pozwanego. W czasie przewozu do Hiszpanii kierowca nie informował, by były jakieś problemy z agregatem. Agregaty przechodziły przeglądy techniczne. Środek transportu był dodatkowo sprawdzany w Holandii, gdzie pojechał z pozostałą częścią mięsa. Gdy środek transportu wrócił do Polski, była wykonywana ekspertyza co do chłodni w A. w S..

Po dostarczeniu transportowanych ćwierci do odbiorcy w Hiszpanii- przedsiębiorstwa (...) S.A., odbiorca odmówił przyjęcia transportu umieszczając na liście przewozowym CMR wzmiankę „M. rejected, it has arrived in bad conditions", co oznaczało, że „mięso zostało odrzucone, dotarło w złym stanie".

Po stwierdzeniu szkody powód oddelegował do Hiszpanii swojego pracownika M. D. Oddziału uznając, że było to niezbędne do zweryfikowania i zminimalizowania poniesionych strat. Dzięki jego obecności na miejscu można było dokonać segregacji mięsa, dokonać jego oceny jakościowej oraz wyekspediować je do odbiorców awaryjnych. M. N. na

miejscu ustalił, że mięso miało zielonkawe przebarwienia i stary wygląd. Dodatkowo w trakcie oględzin sporządzono dokumentację

Do zepsucia mięsa doszło w trakcie dwudniowej jazdy do Hiszpanii. W przestrzeni ładunkowej samochodu transportowego, którym dokonano przedmiotowego przewozu, znajdują się dwa rejestratory temperatury powietrza - jeden (T1) przy agregacie, a drugi (T2) w przeciwnym końcu przestrzeni ładunkowej. Z wydruku wskazanych rejestratorów temperatury powietrza wynika, iż temperatura T1 (przy agregacie) przez dłuższy okres transportu utrzymywała się w okolicach 1°C, czasami dochodziła jednak do 4,2°C.

W drugiej części przyczepy (T2) temperatura przez większą część transportu znacznie przekraczała wymaganą temperaturę 1°C, dochodząc momentami nawet do 6°C, i tylko przez cztery godziny pod koniec transportu osiągając odczyt poniżej 2°C.

Mięso znajdujące się w części przestrzeni ładunkowej najbardziej oddalonej od agregatu chłodniczego najwięcej straciło na jakości. Odbiorca odmówił przyjęcia dostawy. Powód zmuszony był tym samym sprzedać mięso o obniżonej jakości odbiorcom awaryjnym po niższej cenie, ponosząc przy tym koszty dodatkowego transportu - wartość mięsa przed pogorszeniem jego jakości wynosiła 67.705,65 euro. W wyniku sprzedaży awaryjnej powód uzyskał ze sprzedaży mięsa o obniżonej jakości kwotę 49.490,57 euro.

Z tytułu utraty wartości handlowej mięsa, powód poniósł szkodę w wysokości 18.297,89 euro.

W dniu 6 maja 2013r. powód wystosował do pozwanego notę obciążeniową nr (...), w której przeliczył szkodę wyrażoną w euro na złote według kursu euro z dnia 29 kwietnia 2013r., tabela NBP (...), wynoszącego 4,1501 zł. Wartość przeliczonego roszczenia z tytułu utraty wartości handlowej towaru wyniosła 75.594,49 zł.

Koszt delegacji do Hiszpanii pracownika wyniósł 3414,16 zł, na który składa się koszt przelotu w wysokości 2.694,35 zł, koszt noclegu w wysokości 78,73 euro, koszt taksówki z lotniska w B. - 21,90 euro oraz diety w wysokości 64,80 euro. Kwoty wyrażone w euro zostały przeliczone na złote w rozliczeniu kosztów delegacji według kursu euro z dnia 29 maja 2012r. tabela NBP (...), wynoszącego 4,3511 zł.

Powód poniósł dodatkowy koszt transportu mięsa do odbiorców awaryjnych w wysokości 10.746,02 zł.

W dniu 18 kwietnia 2013 roku powód, działając poprzez swojego pełnomocnika, skierował do pozwanego wezwanie do zapłaty na kwotę 22.465,89 euro oraz 2499,81 zł z tytułu wyżej wskazanych szkód.

W odpowiedzi na wezwanie do zapłaty pozwany wskazał, że z uwagi na fakt, iż ubezpieczyciel pozwanego nie zakończył jeszcze procesu likwidacji szkody poniesionej przez powoda, prosi o wstrzymanie się z podejmowaniem działań przeciwko pozwanemu.

(...) S.A. (...) W. dnia 07.01.2014r. skierował do P.U.H. (...) decyzję o odmowie wypłaty odszkodowania. Ubezpieczyciel pozwanego w toku postępowania likwidacyjnego powołał rzeczoznawcę do ustalenia rozmiaru szkody w ładunku oraz przyczyny jej powstania.

Z raportu szkody rzeczoznawcy wynikało, iż ubój miał miejsce w dniu 17 maja 2012 roku, w dniu 19 maja 2012 roku załadowano towar na samochód z naczepą przewoźnika. W dniu 21 maja 2012 roku przesyłka dotarła do odbiorcy w Hiszpanii, którego pracownicy odmówili przyjęcia towaru ze względu na zły stan mięsa. Część towaru została przewieziona do nabywcy awaryjnego w Hiszpanii, a część została tymczasowo zmagazynowana na terenie zakładu odbiorcy. W późniejszym terminie drugą część towaru przewieziono do innego nabywcy awaryjnego w Holandii. Podczas oględzin ładunku rzeczoznawca uzyskał informacje od pracowników odbiorcy, iż temperatura panująca w naczepie, którą przewożono towar była właściwa. Również z oświadczeń kierowców wynikało, że temperatura podczas przewozu nie wykazywała wahań. Dodatkowo kontrola agregatu chłodzącego naczepy przeprowadzona w dniu 29

maja 2012 roku nie wykazała żadnych usterek urządzenia. Świadczenie (...) naczepy o numerze identyfikacyjnym (...) zostało wydane w dniu 04.02.2011 r. i ważne było do lutego 2014 roku.

(...) S.A. powołał się na art. 17 ust. 2 Konwencji CMR uznając, że do uszkodzenia ładunku nie doszło z winy przewoźnika.

Dokonując oceny prawidłowości przewozu przez pozwanego mięsa przy określonej w zleceniu temperaturze przewozu  $+1^{\circ}\text{C}$  w sytuacji, gdy przy załadunku miało ono temperaturę  $+3,6^{\circ}\text{C}$ , Sąd uznał, że wymagana temperatura przewozu  $+1^{\circ}\text{C}$  dotyczyła temperatury podstawionej pustej chłodni i temperatury nawiewanego do komory powietrza, czyli temperatury rejestrowanej przez czujnik usytuowany w przedniej części komory.

Przy temperaturze załadowanego mięsa rzędu  $+3,6^{\circ}\text{C}$ , ilości powyżej 22 t. i dużej zawartości wilgoci w mięsie, nie było możliwości od razu uzyskania w tylnej strefie naczepy temperatury zbliżonej do temperatury rejestrowanej przez czujnik usytuowany w przedniej części komory. Przy założeniu, iż pozwany nie odpowiada za żaden inny etap załadunku a tylko za podstawienie wychłodzonej komory, należy przyjąć, iż pozwany dokonał prawidłowego przewozu sprawnym środkiem transportu bez zbędnej zwłoki czasowej.

Ilość i wielkość przewożonych tuszy wołowych spowodowała brak możliwości zachowania odstępów między tuszami i w związku z tym, nienależyty sposób chłodzenia ich w czasie 48 godzin transportu. Pośrednio potwierdzono prawidłową pracę chłodni, zlecając w Hiszpanii dalsze przewozy mięsa naczepą firmy (...). Przewóz mięsa był realizowany chłodnią klasy C (ze wzmocnioną izolacją), podczas gdy do przewozu mięsa w warunkach wymaganych przez powoda wystarczyłaby chłodnia niższej klasy - klasy B. Chłodnie transportowe są przeznaczone do utrzymywania w czasie transportu temperatury mięsa uzyskanej podczas procesu chłodzenia w ubojniach.

Odnosząc się do określenia zasad przewozu towarów w temperaturach kontrolowanych, jako podstawową zasadą przewozu w temperaturach kontrolowanych wskazano:

- utrzymanie temperatury przewożonego artykułu na poziomie jego temperatury podczas załadunku (przy założeniu, iż temperatura ta jest właściwa dla wymagań danego asortymentu),
- dowóz towaru na miejsce rozładunku w jak najkrótszym czasie,
- zapewnienie właściwego przepływu chłodzącego powietrza pomiędzy przewożonymi artykułami,
- klasa środka transportu musi być dostosowana do wymagań temperaturowych przewożonego towaru,
- środek transportu musi być sprawny i posiadać aktualne świadectwo (...),
- kierowcy powinni przejść szkolenie z zasad przewozu, monitorowania

i postępowania w przypadkach awaryjnych w czasie transportu towarów w temperaturach kontrolowanych.

Niewłaściwa temperatura i jej wahania w czasie transportu tusz wołowych, stwarzała dogodne warunki dla rozwoju mikroflory gnilnej, co spowodowało zepsucie mięsa. Surowiec mięsny magazynowany w temperaturze  $0^{\circ}\text{C}$  trzykrotnie wolniej ulega zepsuciu niż w temperaturze  $5^{\circ}\text{C}$ , a wzrost temperatury o jeden stopień C. może wpłynąć na zmiany jakości mięsa. Długi czas przechowywania mięsa w temperaturze  $0-4^{\circ}\text{C}$  umożliwia rozwój bakterii, co z kolei wpływa na pojawienie się zmian organoleptycznych mięsa -zmiana barwy, smaku, zapachu, pojawienie się śluzu.

Chłodzone mięso wieprzowe w półtuszach, wołowe w ćwierćtuszach, cielęce i baranie w tuszach, powinno być zawieszane podczas transportu i przewożone w samochodach z chłodzoną skrzynią ładunkową w temperaturze od  $-1^{\circ}\text{C}$  do  $+7^{\circ}\text{C}$ . Rozwój mikroorganizmów w żywności przechowywanej w warunkach chłodniczych, w której nastąpiły wahania temperatury, następuje szybciej niż w przypadku żywności mrożonej.

W samochodach przeznaczonych do transportu mięsa w tuszach, półtuszach i ćwierćtuszach powinny być wykonane tory stalowe rurowe lub szynowe, umożliwiające zawieszenie mięsa podczas transportu. Mięso przewożone w ten sposób nie może stykać się z powierzchnią podłogi skrzyni ładunkowej. Rozładunek mięsa tak transportowanego powinien odbywać się bezpośrednio na tory kolejki podwieszanej w magazynie surowca u odbiorcy. Bardzo ważne jest wstępne odświeżenie - higienizacja i wychłodzenie pustych komór chłodni, co najmniej na 24 godziny przed ponownym rozpoczęciem załadunków.

W celu ograniczenia zmian jakości żywności transport powinien odbywać się w optymalnych warunkach temperatury i wilgotności. W pojazdach użytkowanych do transportu żywności wykorzystywane są dwa źródła chłodu, nie mechaniczne (płyty eutektyczne) oraz mechaniczne (głównie sprężarkowe agregaty chłodnicze).

Agregaty naczepowe charakteryzują się napędem niezależnym od napędu ciągnika siodłowego. Posiadają własny silnik diesla oraz własny zbiornik paliwa. Ponadto agregaty naczepowe mają silnik elektryczny i mogą być zasilane na postoju z sieci.

Podczas transportu żywności w warunkach chłodniczych mogą wystąpić problemy związane ze wzrostem temperatury w komorze załadunkowej, co może mieć negatywny wpływ na jakość przewożonego towaru, a związane jest najczęściej z:

- wadliwie działającą aparaturą chłodniczą,
- uszkodzeniem konstrukcji naczepy (uszkodzenia eksploatacyjne),
- tzw. mostkami cieplnymi spowodowanymi przyczynami konstrukcyjnymi naczepy.

T. przed załadunkiem były wychłodzone, a ich jakość została potwierdzona dokumentem. Mimo, że zgodnie z zaleceniami (...) temperatura nie przekroczyła wartości  $+7^{\circ}\text{C}$ , jej wartość nie była zgodna ze wskazanym przez (...) w dokumencie zlecenia transportu. Niewłaściwa temperatura w czasie transportu ćwierćtuszy wołowych, stwarzała dogodne warunki dla rozwoju mikroflory gnilnej, co skutkowało zmianami na powierzchni mięsa.

Na podstawie dołączonej do sprawy dokumentacji nie można precyzyjnie określić czasu potrzebnego do wychłodzenia mięsa do  $1^{\circ}\text{C}$ .

Oceniając zebrany w sprawie materiał dowodowy Sąd I instancji podkreślił, że w sprawie skorzystał z opinii, która została opracowana przez Instytut (...) w W. Oddział Chłodnictwa i Jakości Żywności w Ł. Al. (...) J. P. 84 w Ł. na zlecenie (...) Rady Federacji Stowarzyszeń (...) - Zespół Usług (...) pt. (...) SA w Ł.

Biegli mieli ocenić prawidłowość pracy chłodni, w której było przewożone mięso wołowe z firmy (...) S.A." do firmy (...) W Hiszpanii, w dniach 19.05.2012 — 21.05.2012 r., prawidłowość przewozu mięsa oraz przyczyny obniżenia wartości wołowiny. Biegli wskazali, że na podstawie przedstawionych dokumentów można wnioskować, że prawdopodobną przyczyną zepsucia mięsa transportowanego do Hiszpanii do Firmy (...), były wahania temperatury w naczepie.

***Problemem w sprawie było poszukiwanie przyczyn tego stanu rzeczy, co z uwagi na brak dokumentów: procedury P4, zawierającej między innymi warunki załadunku, rozmieszczenia mięsa w komorze środka transportu, warunki rozładunku mięsa-, procedury, która zawiera opis sposobu wychładzania tuszy wołowych stosowany w zakładzie w Hucie lub sam opis powyższego, dokumentu zawierający dane techniczne komory naczepy (wymiarów, ilość rzędów haków, dane techniczne agregatu- m.in. algorytm odszraniania) i instrukcję jej użytkowania, procedury lub w przypadku jej braku opis wymaganych czynności przed podstawieniem chłodni przez (...) do załadunku, ramowej umowy między stronami, jeśli takowa została zawarta, było zasadniczo utrudnione.***

***Strony natomiast przedłożyły do oceny: zlecenie transportowe (...) S.A. oddział w HUCIE, CMR - międzynarodowy samochodowy list przewoźny nr (...) z dnia 19 maja 2012r., dokument (...) nr***

**166/ (...) (handlowy dokument identyfikacyjny) - z dnia 19 maja 2012r. r., godz. 7:30, dokument - trasa pochodzenia zwierząt, kartę monitoringu z pracy chłodni w dniach 19-22.05.2012 r., faktury VAT dla odbiorców mięsa: (S) (...), (S) (...), (S) (...), oświadczenie kierowcy - T. P. - dotyczące szkody (...), świadectwo (...) nr PP 130/2011, dokumenty (...) karty monitorowania i weryfikacji (...), dokumenty (...) nadzór nad procesem produkcji, dokumenty (...) schemat technologiczny produkcji, akta szkody z Towarzystwa (...) S.A., zdjęcia mięsa wołowego noszącego ślady zepsucia.**

Sąd wykluczył awarię środka transportu jako przyczynę szkody, wobec potwierdzenia jego sprawności, potwierdzenia sprawności agregatu chłodniczego, wykluczenia jego awarii w czasie transportu, nadto użycia tego samego środka transportu do przewozu części mięsa do Holandii, co nie miałyby miejsca, gdyby środek transportu nie spełniał wymogów technicznych.

Sąd Okręgowy podkreślił, że po opinii biegłej z zakresu inżynierii i instalacji, opinia Instytut (...), została zmodyfikowana. Biegli byli zgodni, że wahania temperatury w naczepie w czasie przewozu mięsa, wynikały z przekroczenia wagi załadowanego mięsa w stosunku do opisanej w zleceniu transportowym. Powód w czasie załadunku w dniu 19 maja 2012 roku miał na 300 eruohakach umieścić mięso o wadze łącznej 20.000 kg, zamiast tego przeładował samochód i umieścił w nim mięso o łącznej masie 22.076,00 kg (324 sztuki).

Biegli sądowi, jak i sam pozwany zwracali uwagę, że doszło do innej cyrkulacji powietrza, samochód był przeładowany. Wprawdzie pozwany przy większej masie mięsa określonej od razu już w samym zleceniu zapewne przedstawiłby do dyspozycji powoda taki sam zestaw transportu, jednakże to powód decydował o sposobie załadunku, o tym do jakiej temperatury jest w stanie schłodzić mięso przed załadunkiem i o tym do jakiego adresata zostanie wysłany ładunek o takim tonażu (jaka będzie trasa do pokonania).

Okoliczności wykazane w tej sprawie zeznaniami pozwanego oraz zeznaniami świadka T. P., a nie podważone przez powoda żadnym środkiem dowodowym potwierdziły, że pozwany nie miał wpływu na sposób załadunku mięsa, rozmieszczenie tusz na hakach, ani też w dacie załadunku nie miał wpływu na przekroczenie wagi mięsa określonej w zleceniu transportowym. Jedynie w tej kwestii decyzje podejmował powód i sam podejmował ryzyko związane z błędnymi decyzjami co do załadunku mięsa.

W swoich rozważaniach, Sąd I instancji przyjął, że skoro towar był przewożony z Polski do Hiszpanii, to do zawartej umowy przewozu oraz jej wykonania stosuje się postanowienia Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z wyłączeniem przepisów prawa polskiego. Umowa przewozu została potwierdzona listem przewozowym CMR na podstawie art. 4 CMR.

W konsekwencji rozważał odpowiedzialność przewoźnika w świetle art. 17 ust. 1, art. 17 ust. 4 pkt d) oraz art. 18 ust. 4 Konwencji CMR.

Zasadą jest odpowiedzialność przewoźnika za uszkodzenie towaru zaistniałe pomiędzy jego przyjęciem a wydaniem. Nie może być sporne, że uszkodzenie towaru nastąpiło w czasie przewozu, ani też, że przyczyną uszkodzenia towaru było występowanie nieodpowiedniej temperatury (za wysoka temperatura).

Odpowiedzialność przewoźnika na podstawie art. 17 ust. 1 Konwencji CMR, która jest niezależna od jego winy, co wynika z utrwalonej linii orzecznictwa.

Sąd Okręgowy przyjął, że przewożone towary nie miały szczególne naturalnych właściwości narażających je na samoistne wewnętrzne zepsucie i nie uznał za uzasadnione zastosowanie normy art. 17 ust. 4 d) Konwencji CMR i w konsekwencji artykułu 18 ust. 2 Konwencji CMR. Określenia użyte w art. 17 ust. 4 lit d) Konwencji CMR należy rozumieć zawężająco:

1) jako normy szczególnej wobec art. 17 ust. 1 Konwencji CMR;

2) ze względu na fakt, że w omawianym przepisie chodzi o szkody wynikłe ze „szczególnego niebezpieczeństwa” wynikające z „naturalnych właściwości”, a nie wszelkich czynników.

Nawet gdyby przyjąć, że przewożone towary-mięso wołowe miały „naturalne właściwości” pociągające za sobą „szczególne niebezpieczeństwo” o którym mowa w art. 17 ust. 4 d) Konwencji, to należy zważyć, że przyczyną uszkodzenia towaru nie były te „naturalne właściwości”, ale wystąpienie czynnika zewnętrznego, nienaturalnego, w postaci za wysokich temperatur.

W konsekwencji Sąd nie przyjął aby czynnikiem sprawczym szkody były właściwości towaru i jego samoistne uszkodzenie. Przyczyną sprawczą było wyłącznie działanie niezgodnych z ustaleniami stron warunków termicznych, w jakich transportowany był towar.

W dalszych rozważaniach, Sąd podkreślił, że zgodnie z artykułem 17 ust. 3 Konwencji CMR przewoźnik nie może też powoływać się na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu.

Odpowiedzialność przewoźnika wynikająca z art. 17 ust. 4 lit d) oraz art. 18 ust. 4 Konwencji CMR nie jest odpowiedzialnością na zasadzie winy. Brzmienie powołanych przepisów nie uzasadnia poglądu o odstępstwie od przyjętej w art. 17 ust. 1 Konwencji CMR odpowiedzialności na zasadzie ryzyka – tam gdzie Konwencja odwołuje się do pojęcia winy, w szczególności w ujęciu subiektywnym, tam konsekwentnie posługuje się takim odpowiednimi określeniami (vide art. 29 oraz art. 32 Konwencji CMR). Art. 18 ust. 4 Konwencji CMR wprowadza szczególne przesłanki egzoneracyjne, które nie mogą być zresztą wykładane rozszerzająco (znamiennym jest określenie „jedynie wówczas”). Artykuł 18 ust. 4 Konwencji CMR wymaga dla egzoneracji przewoźnika realizującego przewóz podjazdem- chłodnią wykazania łącznie spełnienia dwóch warunków:

- 1) po pierwsze musi wykazać, że „przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia tych urządzeń”,
- 2) po drugie musi wykazać, że „zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone”.

W ocenie Sądu I instancji, pozwany wykazał w toku procesu, że zaistniały okoliczności wyłączające odpowiedzialność przewoźnika wymienione w art. 17 CMR. Zgodnie z art. 18 CMR ciężar dowodu w zakresie wykazania tychże okoliczności egzoneracyjnych spoczywa na przewoźniku (pозwanym). Pozwany wykazał w toku procesu, że:

- zastosował się do zlecenia przewozu sformułowanego przez pozwanego, podstawił sprawny środek transportu nadający się w pełni do wykonania określonego przewozu, sam agregat chłodniczy był również sprawny, przewozu dokonywał kierowca przeszkolony, mający doświadczenie w przewozach międzynarodowych, środek transportu był schłodzony i wydezynfekowany, agregat był ustawiony na temperaturę określoną w zleceniu przewozowym, zlecenie przewozu nie zostało zmienione przez powoda, aż do czasu załadunku towaru, o zmianie zlecenia przewozu kierowca dowiedział się po załadunku towaru, jego zaplombowaniu, zważeniu środka transportu i wypisaniu CMR, sam pozwany nie był informowany przez powoda o zmianie warunków przewozu, pozwany wbrew zleceniu transportowemu dokonał załadunku większej masy towaru, mimo że samochód, miał tylko na wyposażeniu 300 haków, pozwany nie miał wpływu na sposób załadunku, umieszczenie mięsa na hakach, masę (wagę) mięsa, uszkodzenie towaru nastąpiło z uwagi na niewłaściwą temperaturę, ta zaś wynikała z niewłaściwej cyrkulacji powietrza, braku możliwości schłodzenia zbyt dużej masy przewożonego ładunku, zakładając, że strony umówiły się nie tylko na przewóz mięsa, ale także jego schłodzenie do temperatury 1C<sup>0</sup> - co w ocenie Sądu, nie miało miejsca. Umowa dotyczy przewozu w określonych warunkach temperaturowych, a nie schładzania mięsa.

Sąd Okręgowy przyjął zatem, że pozwany nie ponosi w tych okolicznościach żadnej odpowiedzialności za powstałą szkodę, bowiem nie może ponosić odpowiedzialności za skutki decyzji powoda co do sposobu załadunku. Nie można mówić także o przyczynieniu się poszkodowanego, czyli powoda do powstania szkody, bowiem działanie powoda w 100% spowodowało opisany skutek w postaci powstania szkody w transporcie.



O kosztach procesu Sąd na podstawie art. 98 k.p.c., obciążając nimi w całości powoda jako stronę przegrywającą spór. Na koszty należne pozwanemu złożyły się wynagrodzenie pełnomocnika 3600zł (§ 6 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu - Dz. U. Nr 163 z 2002 r. poz. 1348 z późn. zm.), opłata od pełnomocnictwa 17zł, wydatki na opinie biegłych.

Sąd nakazał pobrać od powoda na rzecz Skarbu Państwa-Sądu Okręgowego w Łodzi kwotę 3092zł tytułem zwrotu wydatków.

Apelację wniosła strona powodowa, zaskarżając wyrok w całości. Apelujący wniósł:

- o uwzględnienie powództwa poprzez zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kwoty 89.754,67 zł. wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 27kwietnia 2013r. do dnia 31 grudnia 2015r. oraz odsetkami za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016r. do dnia zapłaty;

- ewentualnie o zmianę wyroku w całości i przyjęcie przyczynienie się pozwanego do powstania szkody w 50%, a w konsekwencji uwzględnienie powództwa w części poprzez zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kwoty 44.877,34 zł. wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 27kwietnia 2013r. do dnia 31 grudnia 2015r. oraz odsetkami za opóźnienie od dnia 1 stycznia 2016r. do dnia zapłaty. Nadto wniósł o zasądzenie od pozwanego na rzecz powódki kosztów procesu za obie instancje, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W przypadku zaistnienia przesłanek z art. 386§4 k.p.c. apelujący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy sądowi I instancji do ponownego rozpoznania, pozostawiając temu sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego.

Apelujący zarzucił naruszenie przepisów prawa procesowego:

- art. 231 k.p.c. poprzez błędne uznanie, że z ustalonego stanu faktu, że powódka dokonała załadunku większej masy towaru niż w zleceniu transportowym, można wyprowadzić fakt, iż bezpośrednią przyczyną szkody w postaci zepsucia się mięsa była ilość i wielkość przewożonych tuszy wołowych i ich niewłaściwe rozmieszczenie, co miało wpływ na niewłaściwą cyrkulację powietrza, a tym samym brak możliwości schłodzenia zbyt dużej ilości mięsa, co w konsekwencji doprowadziło do ustalenia, iż do powstania szkody doszło wyłącznie w wyniku działania powódki;

- art. 232 k.p.c. poprzez przyjęcie, że pozwany wywiązał się z obowiązku udowodnienia okoliczności, z której wywodzi skutki prawne, iż zaistniały okoliczności wyłączające winę przewoźnika, a pozwany zastosował się do zlecenia przewozu sformułowanego przez powódkę, podczas gdy pozwany nie zaoferował jakichkolwiek logicznych, wzajemnie uzupełniających się dowodów, potwierdzających, że temperatura w trakcie transportu odpowiadała wskazanej w zleceniu sformułowanym przez powódkę lub też, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia urządzeń, mających za zadanie utrzymanie właściwej temperatury przewozu, oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone;

- art. 233 § 1 k.p.c. poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów przeprowadzonych w sprawie, dokonanej wybiórczo, wbrew zasadom logiki doświadczenia życiowego, polegającej na zupełnym pominięciu dla oceny odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w postaci zepsucia się mięsa faktu, iż ani w momencie załadunku ani przez przeważającą część transportu do odbiorcy temperatura panująca w naczepie, którą mięso było przewożone nie była zgodna z zaleceniami powódki;

- art. 233 § 1 k.p.c. przez sprzeczne z zasadami logiki, doświadczenia życiowego jak i zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, wyprowadzenie z dowodu z opinii biegłej mgr inż. I. B. faktu, iż określona w zleceniu transportowym temperatura przewozu +1 C dotyczyła temperatury nawiewanego do komory powietrza, czyli temperatury rejestrowanej przez czujnik usytuowany w przedniej części komory;

- art. 233 § 1 k.p.c. przez sprzeczne z zasadami logiki, doświadczenia życiowego przyjęcie, iż przewożone towary - mięso wołowe nie miały „naturalnych właściwości” pociągających za sobą „szczególne niebezpieczeństwo”, co skutkowało wyłączeniem zastosowania w przedmiotowej sprawie normy art. 17 ust. 4 lit.d Konwencji CMR i w konsekwencji art. 18 ust. 2 Konwencji CMR;

Skarżący zarzucił naruszenie również przepisów prawa materialnego:

-art. 8 ust. 2 Konwencji CMR poprzez jego niezastosowanie i w konsekwencji przyjęcie, iż przewoźnik dochował należytej staranności i wywiązał się ze swoich obowiązków prawidłowo, a szkoda powstała wyłącznie z winy powódki i jej decyzji co do sposobu załadunku;

-art. 17 ust. 2 Konwencji CMR poprzez jego zastosowanie, co skutkowało przyjęciem, iż pozwany nie ponosi odpowiedzialności za zepsucie się mięsa;

- art. 17 ust. 4 lit.d poprzez jego błędną wykładnię i w konsekwencji jego nie zastosowanie wynikające z przyjęcia, iż przewożony towar nie miał „naturalnych właściwości” i wynikające z nich „szczęólnego niebezpieczeństwa” jego uszkodzenia;

- art. 18 ust. 4 poprzez jego niezastosowanie i błędne przyjęcie, iż pozwany przewoźnik nie był zobowiązany wykazać celem uwolnienia się odpowiedzialności, iż przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia urządzeń służących do ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza oraz, że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone.

Pozwany wniósł o oddalenie apelacji jako całkowicie niezasadnej oraz o zasądzenie od powódki na rzecz pozwanego zwrotu kosztów postępowania odwoławczego, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

### ***Sąd Apelacyjny zważył co następuje:***

Apelacja jest bezzasadna.

W pierwszym rzędzie należy odnieść się do zarzutów natury procesowej, skoro wnioski w tym względzie wyznaczają kierunek dalszych rozważań, zaś kontrola zastosowania norm materialnoprawnych może być odnoszona wyłącznie do niekwestionowanych ustaleń faktycznych,

Za chybiony należało uznać podniesiony przez apelującego zarzut naruszenia przez Sąd prawa procesowego, tj. art. 231 k.p.c. zmierzający w istocie do zakwestionowania ustaleń odnoszących się do bezpośredniej przyczyny powstania szkody.

Zgodnie z regulującym tę kwestię art. 231 k.p.c., sąd może uznać za ustalone fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić z innych ustalonych faktów. Domniemanie faktyczne rozumiane jest jako ocena, której treścią jest uznanie określonego faktu - istotnego dla rozstrzygnięcia danej sprawy - za ustalony, jeżeli wniosek taki można wyprowadzić na zasadach logiki, zasad wiedzy i doświadczenia życiowego z innych, ustalonych już faktów. W ramach takiego wnioskowania sąd ma pełną swobodę, powinien jednakże uwzględnić całokształt okoliczności faktycznych w konkretnej sprawie.

Domniemany fakt nie wymaga twierdzenia ani dowodzenia, w przeciwieństwie do okoliczności stanowiących podstawę faktyczną domniemania - konstrukcja domniemania faktycznego zakłada udowodnienie jego podstawy i dopiero tak stwierdzone fakty bazowe mogą stanowić przesłankę dalszego wnioskowania. Co istotne, dowodzenie faktu z wykorzystaniem domniemania faktycznego nie powoduje przerzucenia ciężaru dowodu, ale to do sądu orzekającego należy dokonanie stosownych ustaleń na podstawie przeprowadzonych dowodów przy zastosowaniu wnioskowań z innych ustalonych faktów. Domniemanie faktyczne może być wzruszone poprzez wykazanie nieprawidłowości tego rozumowania, która może polegać na tym, że fakt przyjęty przez sąd za podstawę wnioskowania

o innym fakcie nie został ustalony, albo też na tym, że fakty składające się na podstawę domniemania faktycznego nie uzasadniają, w świetle wiedzy i doświadczenia życiowego, wyprowadzonego z niej wniosku.

Apelujący błędnie wskazuje na naruszenie przepisów art. 231 k.p.c. w kontekście ustaleń Sądu przyjmujących, że przyczyną zepsucia mięsa były nieprawidłowości przy załadunku i w konsekwencji niewłaściwa cyrkulacja powietrza. Ta okoliczność została wywiedziona przez Sąd w drodze eliminacji innych, możliwych przyczyn powstania szkody i to w oparciu o szeroką ocenę przeprowadzonego postępowania dowodowego – a nie jak wskazuje skarżący jedynie w drodze domniemania faktycznego.

Poczynione przez Sąd I instancji ustalenia faktyczne zostały poddane ocenie biegłych: Instytutu (...) oraz biegłego z zakresu inżynierii i instalacji – w tym także co do oceny pracy chłodni. Jednoznacznie wyeliminowano awarię czy też wadliwe działanie agregatu chłodzącego, choć ostatecznie jako najbardziej prawdopodobną przyczynę zepsucia mięsa wskazano wahania temperatury w naczepie. W dalszej kolejności, ocenie poddano przyczynę tego stanu rzeczy, co z uwagi na brak dokumentów było utrudnione – nie przedstawiono bowiem procedur załadunku: sposobu wychładzania mięsa czy rozmieszczenia tuszy w komorze środka transportu.

Ostatecznie biegli uznali, że wahania temperatury wynikały z przekroczenia wagi załadowanego mięsa, wskutek czego doszło do innej cyrkulacji powietrza.

Podniesione zarzuty obrały prawa procesowe skoncentrowały się w istocie na zakwestionowaniu wniosków końcowych opinii.

Podkreślić należy, że biegli złożyli uzupełniające opinie na rozprawie, udzielając szczegółowych odpowiedzi na wszelkie wątpliwości.

Nietrafny jest również zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c.

Zgodnie z tym przepisem sąd ocenia wiarygodność i moc dowodów według własnego przekonania, na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału. Skuteczne postawienie zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. wymaga wykazania, że sąd uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, to bowiem jedynie może być przeciwstawione uprawnieniu sądu do dokonywania swobodnej oceny dowodów. Nie jest natomiast wystarczające przekonanie strony o innej, niż przyjął sąd, wadze oraz doniosłości poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie, niż ocena sądu. Tylko w przypadku, gdy brak jest logiki w wiązaniu wniosków z zebranymi dowodami lub gdy wnioskowanie sądu wykracza poza schematy logiki formalnej albo, wbrew zasadom doświadczenia życiowego, nie uwzględnia jednoznacznych praktycznych związków przyczynowo - skutkowych, to przeprowadzona przez sąd ocena dowodów może być skutecznie podważona. Natomiast jeżeli z określonego materiału dowodowego sąd wyprowadza wnioski logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, to ocena sądu nie narusza reguł swobodnej oceny dowodów (art. 233 § 1 k.p.c.) i musi się ostać, choćby w równym stopniu, na podstawie tego materiału dowodowego, dawały się wysnuć wnioski odmienne.

Sąd I instancji prawidłowo wywiódł, że wymagana temperatura przewozu +1C dotyczyła temperatury nawiewanego do komory powietrza, czyli temperatury rejestrowanej przez czujnik usytuowany w przedniej części komory a nie temperatury w całej naczepie. Strony nie sprecyzowały w inny sposób zalecenia odnośnie temperatury, co oznacza, że pozwany był zobowiązany do podstawienia transportu tak wychłodzonego i utrzymywania nawiewu o temperaturze +1C. Sąd podkreślił, że w procesie załadunku pozwany nie uczestniczył na żadnym etapie, nie miał wpływu na ilość i jakość załadowanego mięsa, jego temperaturę czy sposób rozmieszczenia. W tych okolicznościach zastosowanie miały podstawowe zasady przewozu towarów w temperaturach kontrolowanych dotyczące m.in. utrzymania temperatury artykułu na poziomie temperatury podczas załadunku – przy założeniu, że temperatura ta jest właściwa dla wymagań danego asortymentu. Zalecenie utrzymywania temperatury oznacza zatem utrzymywanie nawiewu – na co wskazywali biegli obu specjalności, konkludując, że chłodnia służy tylko do utrzymywania temperatury a nie do schładzania.

Taki sposób wykonywania zlecenia potwierdził również kierowca T. P., zeznając, że „ustawia temperaturę i podczas załadunku cały czas jest nawiew „chodzi w chłodni, tak jak ładują i to cały czas” „to jest norma”.

Sąd Okręgowy w sposób wszechstronny, bezstronny i zgodnie z zasadą oceny dowodów, dokonał analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego.

Dalsze zarzuty obrazy przepisów postępowania współgrają z zarzutami naruszenia prawa materialnego w tym sensie, że sprowadzają się one do zakwestionowania poglądu Sądu o zastosowaniu lub niezastosowaniu wskazanych przez apelującego przepisów Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR).

Skarżący zarzuca – w ramach naruszenia przepisów art. 233 k.p.c. - niezastosowanie przepisów art. 17 ust. 4 d) Konwencji CMR. Stosownie do tych reguł, przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności jeżeli uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z naturalnych właściwości towarów mogących powodować całkowite lub częściowe ich uszkodzenie, w szczególności przez samoistne wewnętrzne zepsucie ale jedynie wówczas, gdy udowodni (przewoźnik), że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki i że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone.

Sąd I instancji w sposób kazuistyczny wskazywał sytuacje, do których mają zastosowanie powyższe normy i szczegółowo uzasadnił niezastosowanie powyższych norm w niniejszej sprawie. Sąd Apelacyjny w całości uznaje za prawidłowe rozważania Sądu I instancji w tym zakresie. Należy zgodzić się z konkluzją Sądu, że nawet w przypadku uznania, że przewożone towary (mięso) miały „naturalne właściwości”, to ustaloną przyczyną uszkodzenia towaru nie były te „naturalne właściwości” ale wystąpienie czynnika zewnętrznego, nienaturalnego, w postaci za wysokich temperatur.

Odpowiedzialność przewoźnika oparta na postanowieniach Konwencji CMR jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka, co wynika w sposób jednoznaczny z art. 17 ust.1 tej Konwencji. Przewoźnik może być zwolniony z odpowiedzialności jedynie z przyczyn, o których mowa w art. 17 ust. 2 i 4 Konwencji, a więc jeśli udowodni, że podjął wszelkie możliwe kroki w celu uniknięcia zdarzenia, a w przypadku jego nastąpienia – że nie mógł zapobiec jego skutkom. Odpowiedzialność przewoźnika wykracza zatem poza granice winy i obejmuje również pewne zdarzenia niezawinione. Jest to odpowiedzialność za sam skutek, nie jest to jednak odpowiedzialność absolutna. Brak winy przewoźnika lub osoby uprawnionej z umowy przewozu nie stanowi samodzielnej przyczyny zwalniającej. Wina odgrywa jednak rolę pomocniczą, gdyż jej udowodnienie u jednej ze stron, może w konkretnym przypadku uzasadniać przyjęcie odpowiedzialności drugiej strony lub wskazywać na konieczność jej odpowiedniego rozłożenia np. art. 17 ust. 5 konwencji CMR.

Sąd I instancji prawidłowo uznał, że pozwany nie ponosi żadnej odpowiedzialności za powstałą szkodę, gdyż nie może ponosić odpowiedzialności za skutki decyzji co do sposobu załadunku. To ta kwestia zasadniczo wpłynęła na całość rozważań dotyczących odpowiedzialności pozwanego. W sprawie jako najbardziej prawdopodobną przyczynę zepsucia, mięsa uznano niewłaściwą cyrkulację powietrza i brak możliwości schłodzenia większej masy i ilości towaru niż przygotowane haki. Uzasadniona jest zatem ocena spowodowania szkody wyłącznie wskutek działań powoda, na które nie miał wpływu przewoźnik i których następstwom nie mógł zapobiec. Należy również podkreślić, że strony zgodnie wskazywały na sytuacje przeładowania towaru w ramach wcześniej realizowanych umów przewozu i ustalenia z tym związane a odnoszące się przejęcie przez powoda ryzyka z tym związanego.

Sąd Okręgowy prawidłowo uznał, że pozwany wykonał zlecenie przewozu w sposób zgodny z umową, podejmując wszelkie niezbędne środki do jej realizacji a związane z wyborem, utrzymaniem i użyciem urządzeń, stosując się do zalecenia zapewnienia określonej temperatury.

Brak było zatem możliwości zarówno uwzględnienia powództwa w całości jak również obniżenia wysokości odszkodowania w ramach przyjęcia przyczynienia powoda. Z tych wszystkich przyczyn Sąd uznał, że wobec bezzasadności zarzutów podniesionych w wywiezionym środku odwoławczym, brak było podstaw do wydania

orzeczenia reformatoryjnego czy też kasacyjnego, jak postulował apelujący. Mając na uwadze powyższe Sąd Apelacyjny oddalił apelację na podstawie art. 385 k.p.c.

O kosztach zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym należnych od pozwanego na rzecz powoda orzeczono w oparciu o art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. ustalając wysokość kosztów zastępstwa procesowego na podstawie § 10 ust. 1 pkt. 2 w zw. z § 2 pkt. 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych.