

Sygn. akt VIII GC 1792/20

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 6 grudnia 2021 roku

Sąd Rejonowy w Bydgoszczy VIII Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący Sędzia Przemysław Kociński

Protokolant st. sekretarz sądowy Dorota Dąbrowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 15 listopada 2021 roku w Bydgoszczy

w postępowaniu gospodarczym

sprawy z powództwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w G.

przeciwko (...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ż.

o zapłatę

I. oddała powództwo,

II. zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 4.117,00 zł (cztery tysiące sto siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu, wraz z odsetkami, w wysokości ustawowych odsetek za opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego, za czas od dnia uprawomocnienia się postanowienia o kosztach zawartego w niniejszym wyroku do dnia zapłaty,

III. zasądza od powoda na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Bydgoszczy kwotę 659,68 zł (sześćset pięćdziesiąt dziewięć złotych sześćdziesiąt osiem groszy) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sędzia Przemysław Kociński

Sygn. akt VIII GC 1792/20

UZASADNIENIE

Powód (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w G. wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ż. kwoty 16.490,00 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz o zasądzenie kosztów procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu powód podniósł, że zrealizował zamówienie swojego klienta (...) Spółka Jawna i dostarczył mu 2 palety produktu „porcie off trym łososia atlantyckiego ze skórą”, o łącznej wadze 1.280 kg za kwotę 21.760,00 zł, który był sprzedawany jako głęboko mrożony produkt spożywczy. Po odbiorze i przetworzeniu 300 kilogramów produktu w/w klient złożył reklamację, zawierającą żądanie obniżenia ceny w stosunku do 300 kilogramów przetworzonego produktu oraz zwrotu ceny sprzedaży za pozostałą część. Powód wyjaśnił, że uwzględnił reklamację obejmującą 300 kilogramów przetworzonego produktu, natomiast w pozostałej części towar miał zostać przesłany do działu kontroli jakości spółki powiązanej z powodem. Przewóz pozostałej części towaru do zakładu produkcyjnego (...) S.A. w D. w ilości 970 kg zlecono pozwanemu na podstawie zlecenia transportowego, w którym zastrzeżono, że temperatura przewożonego produktu miała nie przekraczać -18° C. Powód zarzucił, że towar dostarczony do zakładu w D., nie został

przyjęty ze względu na przerwanie ciągu chłodniczego, co doprowadziło do utraty właściwości produktu przewożonego przez pozwanego i utraty przez niego wartości, a co za tym idzie doznania szkody w wysokości 16.490,00 zł. Wartość ta została ustalona na podstawie ceny sprzedaży produktu do klienta powoda, który zamówił produkt o łącznej wartości 21.760,00 zł netto, przy uwzględnieniu wagi przewożonego faktycznie towaru. W jego ocenie doszło do uszkodzenia przesyłki, za którą przewoźnik ponosił odpowiedzialność. Jednocześnie powód zarzucił, iż pozwany nie rozpatrzył złożonej reklamacji co prowadziło do wniosku, iż została uznana za uzasadnioną.

Referendarz Sądowy w Sądzie Rejonowym w Bydgoszczy, VIII Wydział Gospodarczy wydał w dniu 16 września 2020 r. nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym (sygn. akt VIII GNc 4233/20) uwzględniając roszczenie w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów procesu według norm przepisanych.

Motywuując powyższe w pierwszej kolejności zarzucił brak legitymacji czynnej powoda z uwagi na to, że roszczenie z tytułu nieprawidłowego wykonania przewozu w jego ocenie przysługiwało odbiorcy, a nie nadawcy towaru – tym zaś był inny podmiot. Przyznał, że zawarł z powodem umowę przewozu objętą powództwem, która była wykonywana przez jego podwykonawców m.in. A. K.. W toku powyższego przewóz był wykonany samochodem chłodnią w temperaturze -25° C. Odnosząc się twierdzeń pozwu podniósł jednakże brak swojej odpowiedzialności gdyż ewentualna szkoda powstała z przyczyn leżących po stronie powoda, które miały się przejawiać w niewłaściwym przeprowadzeniu czynności odbiorowych. Nadto pozwany zarzucił, iż powód nie wykazał rozmiaru szkody i jej wysokości, w szczególności tego, że szkodzie uległ cały przewożony towar. W jego ocenie brak było wskazania podstaw, na jakich oparto ustalenie wartości towaru na żadaną kwotę 16.490,00 zł, zwłaszcza, że w momencie przekazywania do przewozu był już uszkodzony.

W odpowiedzi na sprzeciw powód podniósł, że spółka (...) Spółka Akcyjna (dawniej: (...) S.A.) z siedzibą w D. nie była ani stroną umowy przewozu, ani też odbiorcą przewożonego towaru, zaś nazwa (...) została użyta jedynie jako określenie miejsca dostawy towaru. Wskazał również, że przewożony towar nie był uszkodzony, lecz jedynie był niezgodny z zamówieniem klienta. W związku z tym wartość odszkodowania została ustalona na podstawie faktury VAT wystawionej przez sprzedawcę transportowanego towaru w stosunku do klienta.

Sąd ustalił, co następuje:

W dniu 11 lipca 2019 r. powód (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w G. wykonał umowę zawartą z (...) Spółką jawną z siedzibą w C., której przedmiotem była sprzedaż i dostarczenie 2 palet produktu w postaci „porcji off trzym łosiosa atlantyckiego z skórą”, o łącznej wadze 1.280 kilogramów. Produkt był pakowany w kartonach o wymiarach 584x384x160 mm o wadze 20 kg każdy (2 x 10 kg). Deklarowana temperatura przechowania jak i dostawy produktu wynosiła -18°C. W momencie załadunku towaru przed dostarczeniem do klienta towar miał temperaturę -23°C.

W związku z wykonaniem usługi powód wystawił w stosunku do (...) Spółki jawnej z siedzibą w C. fakturę VAT na kwotę 21.760 zł netto (22.848 zł brutto) – wartość jednostkowa jednego kilograma została ustalona na 17 zł netto.

Po odbiorze i przetworzeniu 300 kilogramów towaru zamawiający złożył powodowi reklamację produktu zawierającą żądanie obniżenia ceny w stosunku do 300 kilogramów przetworzonego produktu oraz zwrotu ceny sprzedaży za pozostałą część towaru, wskazując, iż towar jest niezgodny z zamówieniem.

Powód uwzględnił reklamację klienta obejmującą 300 kilogramów przetworzonego produktu. W pozostałej części towar miał zostać przesłany do działu kontroli jakości spółki powiązanej z powodem.

Dowód: wewnętrzna specyfikacja produktu – k. 53-54 akt, faktura VAT – k. 55 akt, dowód wydania towaru – k. 57-58 akt

W dniu 31 lipca 2019 r. powód wystawił korektę faktury wystawionej w stosunku do (...) Spółki jawnej z siedzibą w C. w ten sposób, że ilość dostarczonego produktu obniżono do 290 kg, zaś wartość należności do zapłaty do kwoty 4.930 zł netto (5.175,50 zł brutto). Jako przyczynę korekty wskazano „błąd w ilości”.

Dowód: faktura korekta – k. 56

Próbka produktu objętego reklamacją w ilości 10 kilogramów została przewieziona do G., natomiast pozostała część zareklamowanego towaru w ilości 970 kilogramów miała zostać dostarczona do zakładu produkcyjnego (...) Spółka Akcyjna w D. – spółki powiązanej z powodem, w celu kontroli jakości sprzedanego produktu.

Okoliczności bezsporne

Transport zareklamowanego towaru z C. do D. powód zlecił pozwanemu (...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ż. na podstawie zlecenia transportowego. W treści przedmiotowego dokumentu, w miejscu przeznaczonym na dane odbiorcy towaru wskazano „(...)”, natomiast jako zleceniodawcę wpisano – (...) S.A. W rubryce przeznaczonej na miejsce dostawy wpisano (...), zaś datę dostawy określono na dzień 26 lipca 2019 r. w godz. 6.00 – 9.00. W treści warunków zlecenia zastrzeżono, że temperatura towaru przy odbiorze nie może być wyższa niż -18°C.

Dowód : zlecenie transportowe – k. 59 akt,

Pozwany zlecił przewóz w/w towaru na trasie C. (siedziba klienta powoda) – R. (magazyn pozwanego) P. M. (1), prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą (...), na podstawie zlecenia transportowego nr (...). W warunkach przewozu wskazano, iż towar ma być przechowywany w temp. - 25°C.

Towar został podjęty przez w/w przewoźnika w dniu 24 lipca 2019 r. około godziny 11:44 i tego samego dnia dostarczony do magazynu pozwanego w R. (około godziny 21).

W toku przewozu temperatura we wnętrzu środka transportu (zarejestrowana przez termograf) utrzymywała się w granicach -20°C do -27° C. Przewożony towar oddawał ciepło do przestrzeni załadowczej i nie posiadał temperatury -18°, lecz wyższą zbliżoną do -14° C do -15° C. Czas transportu wyniósł około 8 godzin.

Przewóz odbywał się pojazdem o nr rej. (...), który był wyposażony w urządzenie chłodnicze pozwalające na utrzymanie wymaganej temperatury podczas transportu, bez możliwości domrażania towaru.

W momencie dostarczenia towaru do magazynu pozwanego na dokumencie WZ wystawionym przez (...) Sp. j. wpisano temperaturę -18,7°C.

Dowód : zlecenia transportowe – k. 122-123 akt, dokument WZ – k. 61 akt, zlecenie transportowe nr (...) – k. 126-127 akt, wydruk temperatury – k. 147, zeznania świadków: J. C. – protokół elektroniczny – k. 266 akt, P. M. (1) – protokół elektroniczny – k. 266 akt, opinia biegłego sądowego W. T. – k. 365 – 375 akt.

Pozwany zlecił dalszy przewóz w/w towaru na trasie R. – Ż. (magazyn pozwanego) M. B., prowadzącej działalność gospodarczą pod firmą (...), na podstawie zlecenia transportowego nr (...). W warunkach przewozu wskazano, iż towar ma być przechowywany w temp. - 25°C.

Towar został podjęty przez w/w przewoźnika w dniu 25 lipca 2019 r. około godziny 15:33 i tego samego dnia dostarczony do magazynu pozwanego w Ż. (około godziny 20:18).

W toku przewozu temperatura we wnętrzu środka transportu (zarejestrowana przez termograf) utrzymywała się w granicach -19°C do -25° C. Przewożony towar oddawał ciepło do przestrzeni załadowczej i nie posiadał temperatury -18°, lecz wyższą zbliżoną do -13° C do -14° C. Czas transportu wyniósł około 4,5 godzin.

Przewóz wykonywał M. Z.. Odbywał się on pojazdem wraz z naczepą o nr rej. (...), która był wyposażony w urządzenie chłodnicze pozwalające na utrzymanie wymaganej temperatury podczas transportu, bez możliwości domrażania towaru.

Dowód : zlecenia transportowe – k. 124-125 akt, zlecenie transportowe nr (...) – k. 126-127 akt, wydruk temperatury – k. 144, zeznania świadka J. C. – protokół elektroniczny – k. 266 akt, opinia biegłego sądowego W. T. – k. 365 – 375 akt.

Pozwany zlecił dalszy przewóz w/w towaru na trasie Ż. – D. A. K., prowadzącemu działalność gospodarczą pod firmą (...), na podstawie zlecenia transportowego nr (...). W warunkach przewozu wskazano, iż towar ma być przechowywany w temp. - 25°C.

Towar został podjęty przez w/w przewoźnika w dniu 25 lipca 2019 r. około godziny 21:00 i następnego dnia około godziny 9:00 został dostarczony do D..

W toku przewozu temperatura we wnętrzu środka transportu (zarejestrowana przez termograf) utrzymywała się w granicach -21°C do -24° C. Przewożony towar oddawał ciepło do przestrzeni załadowniczej i nie posiadał temperatury -18°, lecz wyższą zblizoną do -14° C do -15° C. Czas transportu wynosił około 12 godzin.

Przewóz odbywał się pojazdem o nr rej. (...), który był wyposażony w urządzenie chłodnicze pozwalające na utrzymanie wymaganej temperatury podczas transportu, bez możliwości domrażania towaru.

Dowód : zlecenia transportowe – k. 126-127 akt, wydruk temperatury – k. 150, zeznania świadków: J. C. – protokół elektroniczny – k. 266 akt, A. K. – protokół elektroniczny – k. 266 akt, opinia biegłego sądowego W. T. – k. 365 – 375 akt.

A. K., będąc na miejscu rozładunku, o godzinie 9:36:52 rozpoczął podstawianie się pod rampę wyładowniczą. O godzinie 9:38:11 wystawiono pierwszą paletę z pojazdu, o godzinie 9:39:50 wystawiono paletę numer (...).

Czynności rozładunkowe były z wysokości rampy obserwowane przez kierowcę, który po ich zakończeniu opuścił ją i odjechał pojazdem.

O godzinie 9:44:28 kierowca powrócił na halę rozładunkową, zatrzymując się przy drzwiach wejściowych. Po rozmowie z osobą, która zajmowała się rozładunkiem palet z ciężarówki, o godzinie 9:45:03 opuścił halę.

Dowód: nagranie – nośnik znajdujący się na k. 104

Pracownicy działu kontroli jakości podmiotu odbierającego towar od przewoźnika dokonali zmierzenia temperatury na rampie wyładowniczej i odnotowali, iż temperatura towaru mierzona poprzez karton, a także poprzez wbicie termometru w karton wynosi od -7°C do -13°C. Nadto stwierdzono, iż jedna z palet ma uszkodzoną płożę.

O zaistnieniu powyższego faktu została poinformowana M. N., będąca koordynatorem do spraw reklamacji, która niezwłocznie poinformowała m.in. J. F., pełniącego funkcję starszego specjalisty ds. łańcucha dostaw.

Dowód: dokument WZ – k. 61, dokumentacja zdjęciowa wraz ze świadectwami certyfikacji – k. 63-78, wiadomość e-mail – k.84, zeznania świadka M. N. – protokół elektroniczny k. 266

Kierowca, który dokonywał przewozu spornego towaru nie został dopuszczony do czynności pomiarowych, ze względu na brak ubrań ochronnych.

W dacie wykonywania przewozu na zewnątrz było gorąco, temperatura oscylowała w granicach 30°C.

Dowód: zeznania świadka A. K. – protokół elektroniczny – k. 266 akt

W związku ze stwierdzeniem nieprawidłowej temperatury towaru przy odbiorze odmówiono jego przyjęcia. Został on ponownie zapakowany przez A. K. na samochód. Po wykonaniu przedmiotowej czynności kierowca dokonał sprawdzenia temperatury towaru – pomiędzy kartonami wynosiła ona -15°C.

A. K. przewiózł towar do magazynu pozwanego w Ż., gdzie przeprowadzono komisyjne sprawdzenie jego temperatury – uzyskano pomiary od -15,6°C do -17,1°C. Sporządzona została również przez pozwanego reklamacja dostawy – jako przyczynę wskazano niewłaściwą temperaturę.

Dowód: reklamacja dostawy – k. 84, wiadomość e-mail – k.86, notatka służbowa z pomiaru temperatury – k. 137, świadectwa certyfikacji – k. 138-142, zeznania świadków: J. F. – protokół elektroniczny – k. 266 akt, M. N. – protokół elektroniczny – k. 266 akt, H. S. – protokół elektroniczny – k. 266 akt, A. K. – protokół elektroniczny – k. 266 akt.

J. F. w dniu 26 lipca 2019 r. za pośrednictwem wiadomości mailowej poinformował J. C., kierownika transportu u pozwanego, o niewłaściwej temperaturze towaru i braku zgody na jego przyjęcie. Tego samego dnia przesłał również zdjęcia z kontroli temperatury, a także opis minutowy czynności podejmowany przez kierowcę i pracowników odbierających towar.

Dowód: korespondencja elektroniczna – k. 132-136, zeznania świadków: J. F. – protokół elektroniczny – k. 266 akt, J. C. – protokół elektroniczny – k. 266 akt,

W dniu 30 lipca 2019 r. J. F. za pośrednictwem wiadomości mailowej poinformował J. C., iż z uwagi na zaistniałą sytuację, powód będzie zmuszony do wystawienia w stosunku do pozwanego noty obciążeniowej na kwotę 16.490 zł.

W odpowiedzi, tego samego dnia J. C. za pośrednictwem wiadomości mailowej wskazała, iż nie zgadza się z obciążeniem. Podniosła, iż nie jest znany przebieg pomiaru temperatury, ponieważ kierowca nie mógł w nim uczestniczyć. Wskazała, iż po ponownym załadunku towaru kierowca dokonał pomiaru temperatury, która wynosiła około -16°C do -17,5°C. W załączeniu przesłała również wydruki z termografów pojazdów wykonujących przewóz oraz zdjęcia z komisyjnego pomiaru temperatury przez kontrolę jakości pozwanego oraz kierowcę.

W toku dalszej korespondencji elektronicznej w/w osoby wymieniały się stanowiskami co do istnienia bądź braku podstaw odpowiedzialności strony pozwanej.

Dowód: korespondencja elektroniczna – k. 128-132, zeznania świadków: J. F. – protokół elektroniczny – k. 266 akt, J. C. – protokół elektroniczny – k. 266 akt,

Pozwany w dniu 31 lipca 2019 r. wystawił w stosunku do powoda fakturę VAT na łączną kwotę 7.007,22 zł, obejmującą m.in. wykonanie przewozu na trasie C. – D..

Powyższa została w całości uregulowana w dniu 14 sierpnia 2019 r.

Dowód: faktura nr (...), potwierdzenie przelewu – k. 83

W związku z brakiem uzgodnienia wspólnego stanowiska sprawa została przez pracowników pozwanego przekazana do działu prawnego. W toku wymiany wzajemnej korespondencji, w dniu 15 października 2019 r. J. C. wskazała przedstawicielowi powoda, iż stanowisko zostanie przesłane najpóźniej do dnia 25 października 2019 r.

Mimo upływu terminu pozwany nie przesłał wskazywanego stanowiska do lipca 2020 r.

Dowód: korespondencja elektroniczna – k. 87-90, zeznania świadków: J. F. – protokół elektroniczny – k. 266 akt, J. C. – protokół elektroniczny – k. 266 akt,

W dniu 10 lipca 2020 r. powód wystawił w stosunku do pozwanego notę obciążeniową, w której obciążył go kwotą 16.490,00 zł tytułem reklamacji (...) oraz (...). W treści rzeczzonego dokumentu wskazano, iż powyższa kwota winna

zostać zapłacona w terminie 3 dni. Nota obciążeniowa została przesłana do pozwanego za pośrednictwem wiadomości e-mail oraz za pomocą kuriera.

Powyższa została odebrana w dniu 13 lipca 2020 r.

Dowód: nota obciążeniowa – k. 91-95 akt, potwierdzenie wysłania i odbioru – k. 96-99

Pismem z dnia 13 lipca 2020 r. powód wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 16.490,00 zł wynikającej z noty obciążeniowej wraz z odsetkami za opóźnienie w terminie 2 dni od dnia otrzymania wezwania pod rygorem skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego.

Powyższe zostało odebrane w dniu 15 lipca 2020 r.

W odpowiedzi pozwany odmówił przyjęcia odpowiedzialności za przedmiotowe zdarzenie wskazując, że nie doszło do szkody w przewożonym towarze, a transport był wykonany prawidłowo. Zarzucił również niewykazanie wysokości doznanej szkody.

Dowód: wezwanie do zapłaty wraz potwierdzeniem odbioru – k. 99-103 akt, pismo z dnia 17 lipca 2020 r. z potwierdzeniem dostarczenia – k. 152-154 akt

By uznać produkt za bezpiecznie zamrożony, należy obniżyć jego temperaturę do -18°C i przechowywać go w takich warunkach przez cały okres składowania.

Łańcuch chłodniczy to termin stosowany w chłodnictwie, transporcie jak również w medycynie, określający całokształt działań, mających na celu zapewnienie ciągłości zachowania prawidłowej temperatury od chwili wytworzenia lub schłodzenia produktu, aż do momentu jego finalnego zużycia.

Przerwanie łańcucha chłodniczego w związku z wykonywaniem umowy pomiędzy stronami nastąpiło przed rozpoczęciem transportu ryb z C. do D.. Partia towaru została przekazana do transportu niedomrożona.

W trakcie przewozu realizowanego przez podwykonawców pozwanego przewożony towar był cały czas owiewany powietrzem o temperaturze nie wyższej niż -21°C . Temperatura ta zapewniała prawidłowy przewóz towarów. Zlecenie przewozu w temperaturach niższych mogło wskazywać, że dostawca liczył na domrożenie ryb w czasie transportu.

Wszystkie pojazdy wykonujące transport były wyposażone w urządzenia chłodnicze pozwalające na utrzymanie wymaganej temperatury podczas transportu. D. towaru nie jest możliwe podczas przewożenia towaru.

Czas przez jaki palety zawierające przewożony towar były wystawione na rampie u końcowego odbiorcy nie był wystarczający aby doszło do rozmrożenia towaru, tj. podwyższenia się temperatury powyżej dopuszczalnej normy.

Z uwagi na fakt, iż ryby po zamrożeniu były pakowane w worki foliowe, a następnie w opakowania kartonowe wykonane z tektury, zaś te były owinięte folią, stanowiło to izolację termiczną, a przenikanie zimna do wewnątrz, jak i na zewnątrz kartonu było utrudnione.

Dowód : opinia biegłego sądowego W. T. – k. 365-375 akt, pisemna opinia uzupełniająca – k. 398-400 akt, ustna opinia uzupełniająca – protokół elektroniczny – k. 448 akt.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dowodów z dokumentów prywatnych, które nie budziły wątpliwości, co do swej autentyczności i nie były kwestionowane przez strony, jak również przy wykorzystaniu zeznań świadków oraz w oparciu o opinię biegłego sądowego

Sąd w części uznał dowód z zeznań świadka J. F. za wiarygodny. W szczególności brak było podstaw do podzielenia wyrażonego przez niego twierdzenia co do tego, że powód nie otrzymał informacji zwrotnej w zakresie reklamowanego przewozu – zgromadzony w aktach sprawy materiał dowodowy, a dokładnie korespondencja elektroniczna,

jednoznacznie wskazuje, iż w rzeczywistości pozwany niezwłocznie zajął stanowisko odnośnie zgłaszanych zastrzeżeń w zakresie przewozu, o czym szersze uwagi zostaną poczynione w dalszej części uzasadniania. Ponadto warto wskazać, iż sam świadek, po odczytaniu treści korespondencji, która została do niego skierowana, potwierdził, że rozumie ją jako odpowiedź i zajęcie stanowiska. Późniejsze jego wskazania, iż powyższe stanowisko pozwanego zostało przedstawione bez zapoznania się z całością dokumentacji nie mogło zmienić przedmiotowej oceny. W pozostałym zakresie zeznania J. F. zasługiwały na uwzględnienie, albowiem były jasne, logiczne i konsekwentne. Co warto podkreślić, jego wiedza na temat przebiegu przewozu czy okoliczności jego zakończenia oparta była wyłącznie na przekazie od osób trzecich – tym samym nie mogła w tej części stanowić podstawy dokonywanych ustaleń w toku procesu. Nadto zauważyć należało, iż w dużej mierze jego zeznania znajdowały odzwierciedlenie w znajdującej się w aktach sprawy korespondencji mailowej stron, stanowiąc jej istotne uzupełnienie.

Sąd co do zasady uznał za wiarygodne zeznania świadka M. N., z tym jednakże zastrzeżeniem, iż bazowała ona na informacjach przekazanych jej przez inne osoby, sama nie uczestnicząc w czynnościach rozładunkowych. Brak było również podstaw do podzielenia jej wskazań w zakresie temperatury panującej na rampie rozładunkowej, gdyż pomimo początkowego podania konkretnej wartości, w dalszej części swoich deponycji sama stwierdziła, że w tym zakresie nie ma wiedzy. W pozostałej części zeznania rzeczonego świadka w ocenie Sądu zasługiwały na przymiot wiarygodności, jako jasne i znajdujące potwierdzenie w pozostałym zebranych w sprawie materiale dowodowym.

Zeznania świadka J. C. były jasne, logiczne i konsekwentne. Opisała ona w sposób szczegółowy przebieg wydarzeń mających miejsce po zgłoszeniu przez stronę powodową zastrzeżeń w zakresie transportu, które to stanowiły istotne uzupełnienie zgromadzonej w aktach dokumentacji. Jej twierdzenia znajdowały potwierdzenie nie tylko w przedmiotowych środkach dowodowych, ale również w zeznaniach świadków w osobie chociażby A. K.. Niezbędnym było jednakże również podkreślenie, iż w dużej mierze podniesione przez nią okoliczności nie stanowiły zagadnień spornych pomiędzy stronami..

Wiarygodne w ocenie Sądu były zeznania świadka H. S. jako jasne i logiczne. Z drugiej jednakże strony twierdzenia przez niego zaprezentowane nie mogły stanowić ustaleń faktycznych sprawy, gdyż zdecydowana większość jego wiedzy w zakresie istotnym dla sprawy pochodziła z relacji osób trzecich bądź z odczytania nagrania udostępnionego przez stronę powodową.

Na częściową wiarygodność zasługiwały twierdzenia świadka P. M. (1). Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, w szczególności opinia biegłego sądowego, prowadził do konstatacji, iż w momencie odbioru towaru od powoda, nie miał on podnoszonej przez świadka prawidłowej temperatury w myśl zlecenia przewozowego. Nadto powyższe twierdzenie świadka nie zostało w żadnym miejscu wskazane, zaś dopisek znajdujący się na dokumencie WZ miał pochodzić dopiero z miejsca pierwszego przeładunku, a nie pierwotnego załadunku. W pozostałej części przedmiotowe zeznania Sąd uznał za wiarygodne, albowiem znajdowały potwierdzenie w pozostałym zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym.

W ocenie Sądu wiarygodne były zeznania świadka A. K.. W sposób jasny i szczegółowy przedstawił całą procedurę związaną w wykonanym przez niego odcinkiem przewozu towaru, w tym okoliczności dotyczące rozładunku w D.. Nadto zdecydowana większość znajdowała potwierdzenie w zebranych w sprawie materiale dowodowym w postaci dokumentów czy też nagrania.

Sąd pominął dowód z zeznań świadka M. Z., bowiem kilkakrotnie, bez jakiegokolwiek usprawiedliwienia, nie odebrał wezwania do złożenia zeznań na piśmie, jak też nie stawił się na ostatni termin rozprawy w dniu 6 grudnia 2021 r. Jednocześnie, w zarządzeniu z dnia 14 września 2021 r., Sąd na podstawie art. 242 k.p.c., określił termin na przeprowadzenie rzeczonego dowodu do czasu kolejnej rozprawy pod rygorem jego pominięcia.

Miarodajną dla rozstrzygnięcia w sprawie była opinia biegłego sądowego W. T.. Biegły w jasny i logiczny sposób odpowiedział na zawarte w tezie dowodowej pytania, na podstawie analizy zebranego w sprawie materiału dowodowego, w oparciu o wiedzę i doświadczenie zawodowe. Przy czym biegły sądowy wziął pod rozwagę cały materiał dowodowy zgromadzony w sprawie, który pozwolił wydać opinię kategoryczną i jednoznaczną w swojej treści. Nadto,

w ocenie Sądu specjalista w sposób wyczerpujący i szczegółowy odniósł się do wszystkich zastrzeżeń sformułowanych przez strony procesu, skrupulatnie uzasadniając tezy postawione przez siebie w ramach opinii podstawowej. W podobny sposób należało ocenić złożoną przez niego ustną opinię uzupełniającą, w ramach której odpowiadał na szereg pytań strony postępowania

Sąd na podstawie 235² § 1 pkt 2 k.p.c. pominął pozostałe, nierozpoznane wnioski dowodowe, bowiem wszelkie okoliczności sprawy zostały dostatecznie wyjaśnione. W szczególności brak było podstaw do zobowiązania strony powodowej do udostępnienia danych osób faktycznie odbierających towar celem ustalenia tego, którego z podmiotów byli oni pracownikami. Powyższe bowiem w ocenie Sądu nie miało znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy, co zostanie szerzej omówione w dalszej części uzasadniania.

Godzi się zauważyć w tym miejscu, iż podstawowym zadaniem sądu orzekającego, wyrażającym istotę sądenia jest rozstrzygnięcie kwestii spornych w warunkach niezawisłości, na podstawie własnego przekonania sędziego przy uwzględnieniu całokształtu zebranego materiału (tak: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 lutego 1996 roku, II CRN 173/95, publ. Lex nr 1635264). Skuteczne przedstawienie zarzutu naruszenia przez sąd art. 233 k.p.c. wymaga wykazania, że sąd uchybił zasadom logicznego rozumowania, lub doświadczenia życiowego, to bowiem jedynie może być przeciwstawione uprawnieniu sądu do dokonania swobodnej oceny dowodów. Nie jest natomiast wystarczające przekonanie strony o innej niż przyjął wadze (doniosłości) poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie niż ocena sądu (tak: orzeczenia Sądu Najwyższego: z dnia 5 sierpnia 1999 r., II UKN 76/99, publ. OSNAPiUS 2000, Nr 19, poz. 732; z dnia 10 kwietnia 2000 r., V CKN 17/2000, publ. OSNC 2000, Nr 10, poz. 189; z dnia 10 stycznia 2002 r., II CKN 572/99, publ. Lex nr 53136; z dnia 27 września 2002 r., II CKN 817/00, publ. Lex nr 56096). Ocena dowodów polega na ich zbadaniu i podjęciu decyzji, czy została wykazana prawdziwość faktów, z których strony wywodzą skutki prawne. Celem sądu jest tu dokonanie określonych ustaleń faktycznych, pozytywnych bądź negatywnych, i ostateczne ustalenie stanu faktycznego stanowiącego podstawę rozstrzygnięcia (tak: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 października 2003 r., II CK 75/02). Na sądzie orzekającym ciąży obowiązek dokonania oceny wszechstronnej, w czym mieści się wymaganie rozważenia wszystkich dowodów mających znaczenie dla przedmiotu sprawy oraz kierowania się w ocenie regułami logiki i doświadczenia życiowego nakazującego uwzględniać wzajemne związki między poszczególnymi faktami (tak: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 lutego 2005 r., II CK 385/04).

Sąd zważył, co następuje:

Przechodząc do właściwych rozważań merytorycznych, w pierwszej kolejności należało wskazać, iż analiza treści stanowisk stron zajmowanych w toku procesu prowadziła do wniosku, iż istniejący pomiędzy stronami spór sprowadzał się do rozstrzygnięcia kilku kwestii: legitymacji czynnej powoda do dochodzenia roszczeń, ustalenia przyczyn oraz podmiotu odpowiedzialnego za wystąpienie zdarzenia opisanego przez powoda w treści pozwu, a także wystąpienia szkody w przesyłce, jej rozmiaru i wysokości.

Przed przystąpieniem do rozważań nad powyższymi zagadnieniami niezbędnym było jednak odniesienie się do rodzaju umowy, jaka została zawarta pomiędzy stronami. W tym zakresie jasnym było, iż mieliśmy do czynienia z umową przewozu. W myśl art. 774 k.c. przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Umowa przewozu ma charakter umowy konsensualnej, jest umową odpłatną i wzajemną. Objęte jej treścią zobowiązania stron dochodzą do skutku solo consensu. Jednocześnie, z racji tego, iż przewóz realizowany był wyłącznie na terenie Polski, do jego oceny zastosowanie miały przywołane wyżej przepisy kodeksu cywilnego, ale przede wszystkim uregulowania zawarte w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r. poz. 1983 ze zm., dalej „Prawo przewozowe”), zgodnie z zasadą wskazaną w art. 775 k.c.

W tym miejscu warto było również zauważyć, iż nie było w sprawie rzeczą sporną, że pozwany nie wykonywał osobiście, przy wykorzystaniu swojej floty, zleconego mu przez powoda przewozu towaru. Powyższy został bowiem, ze względów logistycznych, podzielony na trzy odcinki i wykonany przez taką samą liczbę przewoźników. Niniejszej jednakże nie wpływało na zakres odpowiedzialności strony powodowej, albowiem zgodnie z art. 5 Prawa przewozowego przewoźnik

może powierzać wykonanie przewozu innym przewoźnikom na całej przestrzeni przewozu lub jej części, jednakże ponosi odpowiedzialność za ich czynności jak za swoje własne. Tym samym, dokonując analizy okoliczności sprawy Sąd zmuszony był przeprowadzić ocenę czynności podjętych przez dalszych przewoźników i na tej podstawie ustalić istnienie bądź brak podstaw odpowiedzialności pozwanej spółki. Przewoźnik zawiera bowiem z podprzewoźnikiem umowę przewozu we własnym imieniu i na własny rachunek. W związku z tym przewoźnik ponosi odpowiedzialność z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu w stosunku do klienta, zaś podprzewoźnik w stosunku do przewoźnika. Jednocześnie przewoźnik w stosunku do zleceniodawcy przy powierzeniu wykonania przewozu innemu przewoźnikowi odpowiada jak za własne czynności, co nawiązuje do treści art. 474 k.c. Przewoźnik, który zawarł umowę przewozu i jej wykonanie powierzył innemu przewoźnikowi, ma wobec swego kontrahenta (podprzewoźnika) roszczenie zwrotne, gdy sam szkodę wyrównał (tak Sąd Apelacyjny w Katowicach w wyroku z dnia 11 września 2012 r., sygn. akt V ACa 368/12).

Mając ustalone powyższe, w dalszej kolejności rozważyć należało podniesiony przez pozwanego zarzut braku legitymacji czynnej powoda. Ten zaś miał wynikać z brzmienia art. 75 ust. 3 pkt 2 lit b w zw. z art. 53 Prawa przewozowego. W myśl pierwszego z powyższych przepisów roszczenia przeciwko przewoźnikowi przysługują z tytułu umowy przewozu przesyłek towarowych o inne roszczenia z tytułu umowy przewozu – nadawcy lub odbiorcy zależnie od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania przesyłką. Natomiast druga z przywołanych norm stanowi, iż nadawca lub odbiorca rozporządzają przesyłką po przedstawieniu otrzymanego egzemplarza listu przewozowego, składając odpowiednie oświadczenie pisemne (ust. 3), a także uprawnienie nadawcy do rozporządzania przesyłką wygasa, gdy odbiorca wprowadził zmianę umowy przewozu, przyjął list przewozowy albo odebrał przesyłkę (ust. 4). W świetle powyższego rację miała strona pozwana, że ustawa nadaje uprawnienie do dochodzenia roszczeń z umowy przewozu przesyłek towarowych nadawcy lub odbiorcy, zależnie od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania przesyłką (wyjątek stanowią roszczenia o zwrot należności). Legitymacja do dochodzenia roszczeń unormowana jest zatem w sposób czysto formalny i oznacza, że osobą uprawnioną do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec przewoźnika jest nadawca – do chwili odbioru przesyłki albo przyjęcia listu przewozowego przez odbiorcę lub wprowadzenia przez niego zmian do umowy przewozu. Od tego momentu osobą uprawnioną jest odbiorca przesyłki. Ewentualny brak tożsamości pomiędzy osobą uprawnioną w powyższym rozumieniu a osobą poszkodowaną rodzi konieczność wzajemnych rozliczeń pomiędzy tymi osobami, opartych na treści łączącego je stosunku prawnego (np. umowy spedycji, gdy osobą uprawnioną jest spedytor).

Dla ustalenia podmiotu legitymowanego do występowania przeciwko przewoźnikowi o roszczenia wynikające z umowy przewozu istotne było więc określenie momentu przejścia prawa do rozporządzania przesyłką (art. 75 ust. 3 pkt 2 lit b Prawa przewozowego), w szczególności ustalenie podmiotu będącego obiorcą przesyłki.

Przywołana wyżej ustawa nie zawiera legalnej definicji analizowanego podmiotu, mimo, iż łączy z nim szereg uprawnień i obowiązków. Dokonując wykładni tego pojęcia pomocnym jest przypomnienie, iż umowa przewozu odpowiada konstrukcji umowy na rzecz osoby trzeciej, którą jest właśnie odbiorca, a co wynika z treści art. 51 ust. 1 Prawa przewozowego. Stroną umowy przewozu jest bowiem nadawca i przewoźnik. Stosunek zobowiązaniowy pomiędzy odbiorcą a przewoźnikiem zostaje nawiązany dopiero w momencie odbioru. Jednocześnie status odbiorcy nie wynika jedynie z faktu przyjęcia przesyłki. Nie można wywodzić, iż odbiorca otrzymał towar i tym samym nadawca przestał być osobą uprawnioną wyłącznie z pokwitowania przyjęcia towaru. Fizyczne wydanie towaru osobie nie wskazanej przez strony umowy przewozu jako odbiorca, tj. osobie trzeciej, na rzecz której ma być spełnione świadczenie, nie nadaje takiej osobie automatycznie statusu odbiorcy. Osoba trzecia, na rzecz której umowa jest zawierana musi być oznaczona lub przynajmniej oznaczalna.

Mając powyższe na uwadze w ocenie Sądu zarzuty podnoszę w tym zakresie przez pozwanego nie zasługiwały na uwzględnienie. Po pierwsze, mając na uwadze charakter towaru objętego przewozem, a więc stanowiącego reklamowany towar, który miał podlegać kontroli, nie sposób przyjąć w tym wypadku klasycznego układu, w którym nadawca dostarcza określoną rzecz innemu podmiotowi. W tej bowiem sytuacji powód miał na celu nie tyle dostarczenie towaru do swojego klienta, lecz przesłanie go do miejsca, gdzie będzie możliwe dokonanie jego weryfikacji pod kątem podniesionych nieprawidłowości. Tym samym w pełni logicznym i zgodnym z zasadami doświadczenia

życiowego było to, iż w tym konkretnym przypadku nadawca i odbiorca stanowili ten sam podmiot. Po drugie w ocenie Sądu w przedmiotowej sprawie brak jest podstaw do przyjęcia, iż w liście przewozowym strony określiły podmiot będący odbiorcą w sposób oznaczony bądź oznaczalny. Całościowa analiza treści rzeczzonego dokumentu prowadziła do wniosku, iż ujawniono w nim jedynie miejsce rozładunku towaru, a nie podmiot będący odbiorcą. Warto chociażby w tym kontekście zauważyć, iż zwrot (...) został użyty zarówno w polu przeznaczonym dla odbiorcy jak też w miejscu wskazującym na miejsce dostawy. Nadto, pomimo wyraźnego i jednoznacznego podania w rubrykach „zleceniodawca” oraz „zleceniobiorca” danych spółek (wskazanie form organizacyjnych, numerów identyfikacyjnych, adresów), w przypadku rubryki „odbiorca” ograniczono się wyłącznie do podania zwrotu (...) wraz z adresem. W świetle powyższego przekonywujące były tłumaczenia strony powodowej wskazujące, iż nazwa M. została użyta wyłącznie jako nazwa miejsca odbioru przewożonego towaru. Spółka (...) Spółka Akcyjna (uprzednio (...) Spółka Akcyjna) nie była ani stroną umowy przewozu stanowiącej podstawę roszczenia, ani też odbiorcą przewożonego towaru, była jedynie pośrednikiem w jej odbiorze jako podmiot powiązany z powodem. Spółka ta nie była ani stroną umowy sprzedaży, ani rzeczywistym odbiorcą towaru, którym był powód. W ocenie Sądu, co zostało zasygnalizowane już wyżej, samo nawet wykonywanie czynności odbiorowych przez (...) S.A. nie prowadziło do nadania danemu podmiotowi statusu odbiorcy – koniecznym było bowiem występowanie czegoś więcej niż wyłącznie element faktycznego odebrania towaru. W okolicznościach niniejszej sprawy, z uwagi na podniesione już wyżej kwestie, takowy po stronie spółki (...) S.A. nie występował. Powyższe jednocześnie dodatkowo uzasadniało brak podstaw do dopuszczenia zawnioskowanych przez pozwanego wniosków dowodowych zmierzających do ustalenia statusu pracowniczego osób przyjmujących towar w D.. W tym kontekście warto również zauważyć, iż zmiana firmy z (...) na (...) została ujawniona w Krajowym Rejestrze Sądowym już 16 kwietnia 2019 r. (k. 291-317), a więc kilka miesięcy przed zleceniem przewozu będącego przedmiotem analizy. W związku z tym logicznym wydaje się, iż gdyby to w/w spółka była odbiorcą towaru, została by wskazana pod istniejącą już wówczas firmą, zwłaszcza jeżeli nadawcą oraz wystawcą zlecenia przewozowego był podmiot z nią powiązany, a więc tym samym w pełni zorientowany w dokonanych zmianach.

W świetle powyższego więc, w ocenie Sądu podnoszone przez pozwanego zarzuty związane z brakiem legitymacji procesowej czynnej powoda nie zasługiwały na uwzględnienie.

Przechodząc natomiast do szczegółowej oceny zgłoszonego przez powoda roszczenia, należało mieć na względzie, iż podnoszone przez niego twierdzenia i zawnioskowane dowody prowadziły do wniosku, iż zaspokojenia roszczenia domaga się według reżimu odpowiedzialności kontraktowej.

Bezsprzecznie podstawę prawną analizowanego żądania stanowił art. 65 ust. 1 Prawa przewozowego, zgodnie z którym przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki. W przypadku zastosowania tego przepisu przesłanki odpowiedzialności są odmienne, niż w przypadku odpowiedzialności kontraktowej na zasadach ogólnych (art. 471 k.c.). Na podstawie art. 65 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe na wierzycielu spoczywa ciężar udowodnienia: po pierwsze szkody, która przybiera postać utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki; po drugie zdarzenia, które szkodę wywołało; po trzecie związku czasowego pomiędzy szkodą a przewozem (tj. tego, że do powstania szkody doszło w czasie przewozu – od przyjęcia przesyłki do jej wydania); po czwarte związku przyczynowego pomiędzy zdarzeniem a szkodą. Kolejne normy analizowanego przepisu czy dalszych (od art. 65 ust. 2 do art. 68) określają z kolei możliwości ekskulpacji przewoźnika, a także granice jego odpowiedzialności. W szczególności należało w tym miejscu wskazać, iż może się on uwolnić poprzez wykazanie, iż utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki powstały z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, niewywołanych winą przewoźnika, z właściwości towaru albo wskutek siły wyższej. W świetle przytoczonej regulacji, przewoźnik za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki w okresie od jej przyjęcia do wydania i za opóźnienie w jej przewozie odpowiada zatem na zasadzie ryzyka, tj. choćby nie zawinił wyrządzonej szkody. Od odpowiedzialności tej zwalnia go udowodnienie, że utrata, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki nastąpiło z przyczyny określonej w art. 65 ust. 2 Prawa przewozowego.

Mając powyższe na uwadze, w ocenie Sądu zgromadzony w sprawie materiał dowodowy prowadził do wniosku, iż z jednej strony powód nie zdołał wykazać w pełni wszystkich odpowiedzialności przesłanek przewoźnika, a z drugiej, z

uwagi na wnioski postawione w opinii biegłego sądowego, uzasadnionym było wskazanie, iż pozwany udowodnił, iż ewentualna szkoda powstała z przyczyny występującej po stronie nadawcy.

Dokonując rozwinięcia postawionej wyżej tezy należało wskazać, iż pierwszy ze wskazanych wyżej elementów odpowiedzialności przewoźnika dotyczył konieczności wykazania faktu utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki. W tym kontekście należało wskazać, iż zgromadzony w sprawie materiał dowodowy zawierał w tym zakresie liczne nieścisłości i sprzeczne informacje, które nie dawały możliwości na postawienie jednoznacznej tezy w tym przedmiocie. Warto wskazać, iż o ile niespornym były warunki w jakich analizowany towar miał być przechowywany (czy to w myśl postanowień zlecenia przewozowego czy przepisów rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 19 września 2003 r. w sprawie szczegółowych wymagań w zakresie składowania i transportu głęboko mrożonych artykułów rolno-spożywczych) o tyle wiele wątpliwości budziła jego faktyczna temperatura w momencie dostarczenia do miejsca docelowego (kwestia temperatury w momencie podjęcia przesyłki zostanie omówiona w dalszej części uzasadnienia). W tym bowiem zakresie z jednej strony znajdowały się wskazania przedstawione przez powoda (oscylujące między $-7,6^{\circ}\text{C}$ a $12,8^{\circ}\text{C}$), a z drugiej zeznania świadka A. K., który dokonywał pomiary temperatury bezpośrednio po jego ponownym zapakowaniu na pojazd (wynosiła około -15°C) oraz komisyjny protokół sporządzony w magazynie pozwanego tego samego dnia wraz z dokumentacją zdjęciową, gdzie temperatura oscylowała pomiędzy $-15,8^{\circ}\text{C}$ a -17°C . Powyższe, w połączeniu z jednoznacznym stwierdzeniem biegłego, iż środki transportu używane przez podprzewoźników nie miały funkcji domrażania, prowadziło do powstania istotnych wątpliwości w zakresie faktycznej temperatury towaru w analizowanym momencie. Przedmiotowa kwestia od samego początku była również przedmiotem zastrzeżeń strony pozwanej, wskazywanym w prowadzonej korespondencji mailowej. Kolejnym elementem, który z ostrożnością nakazywał podchodzenie do rzeczonych wartości było stwierdzenie biegłego w zakresie możliwości zmierzenia temperatury przewożonego towaru. Wskazał on bowiem jednoznacznie, iż w takich okolicznościach nie jest możliwe wbicie się szpikulcem termometru w rybę, koniecznym jest użycie sprzętu umożliwiającego rozwiercenie towaru. Powyższe, w połączeniu z brakiem danych co do podjęcia przez kogokolwiek takich działań (pomiarów dokonywano albo folię i kartony, albo poprzez wbicie się szpikulcem w karton, dołączone do akt nagranie nie zwiera pokazuje sposobu dokonywania kontroli temperatury) oraz w świetle wskazań specjalisty co do tego, iż zastosowane przez nadawcę opakowanie (worek, karton, folia) stanowiło izolację dla przewożonego towaru utrudniającą podwyższenie bądź utratę temperatury, w ocenie Sądu nie sposób przyjąć istnienia jednoznacznych i pewnych wskazań co do faktycznej temperatury w momencie dostarczenia towaru. To zaś nie pozwalało na przyjęcie, bez żadnych wątpliwości, iż miało miejsce uszkodzenie towaru, w tym również w stopniu podnoszonym przez powoda. Na przedmiotową kwestię zwróciła uwagę świadek J. C., podnosząc, iż to w rzeczywistości wyłącznie według powoda towar był niezdatny do dalszej dystrybucji. W tym kontekście należało zwrócić uwagę również na to, iż o ile faktycznie przepisy przywołanego wyżej rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju wsi określają ramy w jakich towar tego typu winien być transportowany, o tyle w aktach sprawy brak jest tak naprawdę dowodu wskazującego, iż w sytuacji stwierdzenia uchybienia rzeczonym wartościom nie jest możliwym jakiegokolwiek dalsze wykorzystanie towaru. Powód nie zaproponował w tym zakresie de facto żadnego środka dowodowego przyjmując niejako automatycznie, iż analizowany towar winien był podlegać całościowej utylizacji. W żaden sposób, bo stwierdzeniu ewentualnych nieprawidłowości, nie dokonał jego zabezpieczenia, zwracając go przewoźnikowi, który przechowywał go w swoim magazynie.

Drugim elementem odpowiedzialności przewoźnika była konieczność wykazania zdarzenia, które wywołało szkodę. W okolicznościach niniejszej sprawy, w świetle twierdzeń pozwu, miało ono wynikać z samego faktu wykonywania przewozu, w toku którego dojsz do przerwania ciągu chłodniczego. Zgromadzony w aktach sprawy materiał dowodowy nie dawał jednak podstaw do podzielenia rzeczonych twierdzeń.

Uzasadniając powyższe należało w pierwszej kolejności odwołać się do treści art. 781 § 2 k.c., zgodnie z którym jeżeli przewoźnik przyjmie przesyłkę bez zastrzeżeń, domniemywa się, że znajdowała się ona w należyтым stanie. Domniemanie to nie jest tożsame z domniemaniem należytego stanu zawartości przesyłki, tj. towaru znajdującego się w przesyłce. Zbieżność między stanem przesyłki i stanem towaru zachodzi tylko w takich przypadkach, w których nadawca oddaje przewoźnikowi przesyłkę bez opakowania lub w otwartym opakowaniu, umożliwiającym dostęp

do towaru. Ale również w takich przypadkach domniemanie ustanowione w art. 781 § 2 k.c. jest skierowane na ustalenie stanu zewnętrznego przesyłki – towaru ze względu na jej zdatność dla danego rodzaju przewozu. Zakres tego domniemania należy bowiem interpretować w ścisłym powiązaniu z treścią postanowienia art. 781 § 1 k.c. (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 17 września 1991 r., sygn. akt I ACr 276/91)

W tym kontekście należało wskazać, iż sporna przesyłka (kawalki łososia) była przewożona w zamkniętych opakowaniach, a zatem w opakowaniu uniemożliwiającym dostęp do towaru. Tym samym nie zachodziły podstawy do ustalenia (w powołaniu się na domniemanie z art. 781 § 2 k.c.), iż towar umieszczony na paletach był w chwili oddania ich do przewozu odpowiednio zamrożony, zgodnie z deklarowaną przez nadawcę temperaturą w liście przewozowym. Stan zawartości przesyłki nie jest bowiem objęty domniemaniem ustanowionym w art. 781 § 2 k.c., gdyż łączy się ono tylko z obowiązkiem sprawdzenia stanu przesyłki pod względem jej zdatności przewozowej.

Abstrahując od powyższego, w przypadku uznania, iż przewożony w ramach analizowanego transportu towar (kawalki łososia), objętym był w/w domniemaniem, należało zauważyć, iż powyższe, działające na korzyść wysyłającego i odbiorcy, może być obalone przez przewoźnika dowodem przeciwnym (J. Gudowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczegółowa, wyd. II, publ. WKP 2017, LEX).

Mając powyższe na uwadze należało zauważyć, iż z jednoznacznych i kategoriycznych wniosków przedstawionych przez biegłego wynikało, iż to na etapie poprzedzającym analizowany przewóz doszło do przerwania łańcucha chłodniczego. Specjalista, po przeanalizowaniu całości materiału dowodowego, wskazał, iż partia towaru wydana przewoźnikowi została przekazana do transportu niedomrożona. Swoje wnioski w tym przedmiocie oparł na szczegółowej analizie wydruków z termografów, które wskazywały, iż faktyczna temperatura towaru nie mogła już od samego początku mieścić się w normach zakreślonych przez strony. Jednocześnie zwrócił uwagę na fakt przeprowadzenia procedury rozmrożenia towaru po jego dostarczeniu przez powoda do klienta, gdzie jego temperatura została określona na poziomie -23°C . Sąd oczywiście miał na uwadze, iż co prawda świadek P. M. (2) wskazał, iż dokonał pomiaru temperatury przed rozpoczęciem transportu, jednakże prócz jego własnych wskazań brak jest dowodu potwierdzającego rzeczoną okoliczność. Zapisek znajdujący się na dokumencie WZ (k. 60) został bowiem wpisany nie w momencie rozpoczęcia przewozu, lecz w czasie dostarczenia towaru do pierwszego magazynu pozwanego. Poza tym, jak wyjaśniono wyżej, w przedmiotowym zakresie analizowane zeznania nie zasługiwały na wiarygodność.

W świetle powyższego nie tylko zostało obalone domniemanie właściwego stanu towaru w momencie jego podjęcia do przewozu, ale przede wszystkim podważone zostało twierdzenie powoda dotyczące momentu przerwania ciągu chłodniczego. O ile więc można przyjąć, abstrahując w tym miejscu od wątpliwości podniesionych przez Sąd w ramach rozważań nad wystąpienie pierwszej z przesłanek, iż miało miejsce zdarzenie szkodowe w postaci przerwania ciągu chłodniczego, o tyle brak było podstaw do przyjęcia, iż miał on miejsce w toku wykonywania umowy przez pozwanego. Powyższe zaś powodowało, iż powód nie sprostął ciężarowi dowodowemu w zakresie wykazania związku pomiędzy zdarzeniem (przerwanie ciągu chłodniczego), a wykonywaniem obowiązków umownych przez (...) Spółkę z o.o. Oczywiście, mając na uwadze charakter odpowiedzialności z art. 65 ust. 1 Prawa przewozowego, nie chodziło w tym miejscu o brak wykazania, iż zdarzenie wynikało z winy przewoźnika (nie jest to bowiem przesłanka zastosowania tego przepisu), lecz jedynie o to, iż owo zdarzenie, które mogło doprowadzić do szkody po stronie powoda, miało miejsce całkowicie poza stosunkiem umownym stron.

Powyższe jednocześnie wykluczało trzeci z elementów, jakim było istnienie związku czasowego pomiędzy szkodą a przewozem. Powstanie szkody, mając na uwadze ustalenia poczynione na podstawie opinii biegłego, nie miało miejsce w czasie przewozu, a więc od przyjęcia przesyłki do jej wydania, lecz na etapie wcześniejszym.

Ostatnia z przesłanek, których wykazanie obciążało stronę powodową, dotyczyła wysokości doznanej szkody. Powód utożsamiał powyższe z należnością jaką pierwotny klient ((...) Spółka jawna) miał uiścić tytułem zapłaty za dostarczony towar, przy uwzględnieniu faktycznej jego ilości przekazanej do przewozu. W tym celu odwoływał się do treści faktury VAT jaką wystawił w stosunku do w/w podmiotu. Strona pozwana natomiast już w treści sprzeciwu podnosiła, iż w okolicznościach niniejszej sprawy nie jest uprawnionym takowa konkluzja z uwagi na fakt, iż towar,

który pozwany zobowiązał się przewieźć nie był pełnowartościowy z racji tego, iż został zareklamowany przez klienta powodowej spółki.

W tym zakresie kluczowym była regulacja zawarta w art. 81 ust. 1 i 2 Prawa przewozowego, zgodnie z którym w razie uszkodzenia przesyłki odszkodowanie ustala się w wysokości odpowiadającej procentowemu zmniejszeniu się wartości. Nie może ono jednak przewyższać kwoty odszkodowania przysługującego za: 1) utratę całej przesyłki, jeżeli doznała ona obniżenia wartości wskutek uszkodzenia; 2) ubytek tej części przesyłki, która doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia. Nie ulegało więc wątpliwości, iż w przypadku gdy miało miejsce uszkodzenie przesyłki, ustawodawca przyjmuje obiektywną metodę ustalenia wysokości odszkodowania, określając ją jako procentowe obniżenie wartości uszkodzonej przesyłki. Tym samym szkoda wynikająca z uszkodzenia przesyłki sprowadza się w istocie do różnicy wartości towaru na określonym rynku przed uszkodzeniem i po tym fakcie. Brane powinny być pod uwagę takie same kryteria i mierniki jak przy ustalaniu szkody wyrażającej się zaginięciem przesyłki. Choć przepis art. 81 nie zwiera w tym zakresie żadnych wskazówek, wydaje się oczywiste, że powinny być tu stosowane kryteria wymienione w art. 80.

Niezależnie od przyjęcia sposobu wyliczenia szkody (odszkodowania), tj. jako różnicy pomiędzy wartością przesyłki przed uszkodzeniem i po uszkodzeniu czy też jako iloczynu procentowego zmniejszenia się wartości i początkowej wartości przesyłki, ustalenie tej ostatniej jest punktem wyjścia dla dalszych czynności, co obciąża podmiot żądający odszkodowania. Stąd też, ustalając wartość przesyłki uszkodzonej, należy brać pod uwagę wartość rzeczy tego samego rodzaju i gatunku, którą można określić według ogólnych zasad, wynikających z konfrontacji podaży i popytu. Jednocześnie osoba uprawniona musi również udowodnić, o jaką kwotę zmniejszyła się wartość uszkodzonego towaru w stosunku do stanu sprzed uszkodzenia. W jednym i drugim przypadku dowód może być przeprowadzony za pomocą wszelkich środków dowodowych.

Zauważyć należało, iż powołany wyżej, ale również zacytowany przez stronę powodową w treści odpowiedzi na sprzeciw art. 80 analizowanej ustawy nie mógł mieć natomiast bezpośredniego zastosowania w sprawie – nie doszło bowiem do utraty przesyłki czy też ubytku w transportowanym towarze, lecz w myśl twierdzeń powoda miało miejsce całkowite jego uszkodzenie. Rzeczony przepis mógł mieć znaczenie wyłącznie do określenia maksymalnej wysokości odszkodowania i sposobu jej ustalenia. Przewidywał, iż powyższe następuje w następującej kolejności: ceny wskazanej w rachunku dostawcy lub sprzedawcy albo ceny wynikającej z cennika obowiązującego w dniu nadania przesyłki do przewozu bądź wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania.

Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy Sąd uznał, iż powód w pierwszej kolejności nie wykazał wartości, jaką miał towar przed rozpoczęciem usługi przez stronę pozwaną, a więc maksymalnej wysokości odszkodowania. Brak było w tym zakresie podstaw do przyjęcia kwoty określonej w fakturze sprzedażowej wystawionej w stosunku do klienta strony powodowej (art. 80 ust. 1 pkt 1 Prawa przewozowego). Podkreślenia w pierwszej kolejności wymagało, iż w ocenie Sądu ten sposób mógł mieć zastosowanie wyłącznie w sytuacji, gdy faktura jest elementem stosunku umownego łączącego nadawcę z odbiorcą. Inaczej mówiąc – gdy przewóz stanowi realizację innej umowy (najczęściej sprzedaży), której wyrazem jest wystawiona faktura. Brak jest natomiast podstaw do przyjmowania jako podstawy ustalania maksymalnej wartości odszkodowania faktury odnoszącej się do innych, w tym wcześniejszych transakcji, niezwiązanych bezpośrednio z wykonywanym przewozem. Abstrahując jednakże od powyższego słusznie zarzucała strona pozwana, przedmiotowy dokument odnosił się do pełnowartościowego towaru, który zamówiła spółka (...). W sprawie zaś niespornym było to, że towar następnie przekazany pozwanemu do przewozu nie spełniał wszelkich parametrów uzgodnionych pomiędzy powodem a w/w spółką. Oczywiście brak było dowodów co do tego, iż był on w jakikolwiek sposób uszkodzony czy też zepsuty, lecz jak wskazał sam powód w treści złożonych w sprawie pism procesowych, nie spełniał on wymogów określonych przez klienta w zamówieniu co do ilości ogonów. W świetle powyższego należało zaznaczyć, iż logicznym jest to, iż jednostkowa cena towaru ustalona pomiędzy stronami umowy jest wypadkową wielu zmiennych, których zadaniem jest dookreślenie kryteriów, jakie dana rzecz ma spełniać. Tym samym cena, która ustalana jest pomiędzy stronami za dany towar, jest adekwatna wyłącznie do sytuacji, gdy rzeczony towar spełnia wszystkie ustalone uprzednio warunki. Jakiegokolwiek odstępstwa od powyższego, polegające na dostarczeniu rzeczy niezgodnej z ustaleniami stron, powodują swoiste rozerwanie się uzgodnionej ceny

z faktycznie dostarczoną rzeczą. Nie ma w tym wypadku znaczenia okoliczność, iż dany towar jest pełnowartościowy w obiektywnym tego słowa znaczeniu – cena bowiem dotyczy konkretnego towaru o konkretnych właściwościach, a brak którejkolwiek powoduje, czasami niewielkie, ale odstępstwo od ustalonej ceny. W świetle powyższego nie sposób było więc przyjąć, iż wartość towaru, a w konsekwencji wysokość szkody, odpowiadała kwocie wskazanej na fakturze z dnia 11 lipca 2019 r. W tym kontekście należało zauważyć, iż oczywiście możliwym jest sytuacja, gdy pomimo utraty określonych właściwości rynkowa wartość danej rzeczy w dalszym ciągu pozostaje niezmienna – powyższe jednakże wymagało przeprowadzenia stosownego postępowania dowodowego, czego strona powodowa nie zaproponowała. Sąd bowiem nie jest władny samodzielnie ocenić przedmiotowej okoliczności z uwagi na brak wiadomości specjalnych. Natomiast wniosek przeciwny – iż zmiana właściwości wpływa na wartość – był logicznie uzasadnioną sekwencją zdarzeń i nie wymagał angażowania dodatkowych środków dowodowych.

Dla porządku należało podkreślić, iż powód nie wykazał również dwóch pozostałych sposobów określania maksymalnej wartości odszkodowania – nie przedłożył dowodów wskazujących na możliwość przyjęcia wartości z cennika, jak też nie zaproponował jakiegokolwiek środka dowodowego, który wskazywałby na wartości rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania.

Abstrahując od powyższego, nawet gdyby przyjąć, iż maksymalna wartość towaru i tym samym odszkodowania zamykała się kwotą wynikającą z faktury wystawionej w stosunku do (...) Sp. jawnej, to brak było materiału dowodowego, który wykazywałby zakres procentowego zmniejszenia się wartości przesyłki. Z jakiegokolwiek materiału dowodowego nie wynikały przedmiotowe dane, w szczególności nie wykazano, iż doszło do całkowitego, bezpowrotnego uszkodzenia towaru, umożliwiającego przyznanie maksymalnej wysokości odszkodowania. Rzeczony twierdzenie powoda, zaprzeczone przez pozwaną spółkę, nie zostało w żaden sposób udowodnione, mimo, iż stanowiło to obowiązek występującego z powództwem.

Powyższe rozważania prowadziły do konstatacji, iż w niniejszej sprawie powód w dużej części nie sprostął spoczywającemu na nim ciężarowi dowodowemu w wykazaniu przesłanek odpowiedzialności przewoźnika z art. 65 Prawa przewozowego. Jak podkreślono zgromadzony w tym zakresie materiał dowodowy bądź jest niepełny bądź też zawiera niedające się wyjaśnić rozbieżności oraz nieścisłości. Tym samym już powyższe w ocenie Sądu stanowiło podstawę do oddalenia powództwa.

Nawet jednakże gdyby przyjąć wnioski odmienne, skutkujące uznaniem wykazania przesłanek z art. 65 ust. 1 Prawa przewozowego, zgromadzony w sprawie materiał dowodowy dawał pełne podstawy do przyjęcia, iż doszło do wykazania jednej z przesłanek egzoneracyjnych wskazanych w ust. 2 analizowanej normy, a konkretniej, iż uszkodzenie przesyłki powstało z przyczyn występujących po stronie nadawcy. Nie powtarzając w tym miejscu poczynionego uprzednio wyводу, należało jedynie przypomnieć, iż biegły sądowy w sposób jednoznaczny określił moment przerwania łańcucha chłodniczego na czas przed rozpoczęciem przewozu. Przedmiotowe zdarzenie zaś stanowiło podstawową przyczynę ewentualnego uszkodzenia towaru, zaś sam przewóz nie mógł mieć w tym zakresie znaczenia, chociażby z uwagi na brak możliwości domrażania towarów. W ocenie Sądu jasnym było, iż powyższe (przekazanie towaru spełniającego wymogi) spoczywało po stronie powoda jako nadawcy przesyłki i tym samym to jego obciążały wynikające z tego faktu konsekwencje. Tym samym powyższe kwestie świadczyły, iż ewentualna przyczyna uszkodzenia towaru spoczywała po stronie powodowej spółki, a przewoźnika (pozwanego oraz jego podwykonawcy) w żaden sposób do rzeczonyj się nie przyczynili. Spełnione zostały więc przesłanki z art. 65 ust. 2 Prawa przewozowego.

W tym miejscu, dla porządku należało odnieść się również do kwestii związanej z rozpatrywaniem reklamacji przez stronę pozwaną, co według powoda miało dodatkowo uzasadniać zgłoszonego przez niego roszczenie. Ponoślił on, iż nie otrzymał odpowiedzi na reklamację, zatem zastosowanie w tej sytuacji powinna mieć reguła uwzględnienia reklamacji wskutek braku odpowiedzi.

W pierwszej kolejności należało podkreślić, iż nie ulegało wątpliwości, iż zgodnie z § 10 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie ustalenia stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego z 24 lutego 2006

r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 38, poz. 266) nieudzielenie przez przewoźnika odpowiedzi na reklamację w wymaganym terminie skutkuje uwzględnieniem reklamacji. Powyższe jednakże nie oznacza, iż w przypadku wytoczenia powództwa o roszczenie związane z wywiedzioną reklamacją podlega ono niejako automatycznemu uwzględnieniu. Nawet bowiem uchybienie terminowi na udzielenie odpowiedzi na reklamację nie prowadzi do zamknięcia drogi sądowej dla oceny, czy przewóz został wykonany prawidłowo czy też nie. (taki też pogląd wyraził Sąd Najwyższy m.in. w uchwale z dnia 13 czerwca 2018 r. w sprawie III CZP 113/17 na tle art. 8 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o rozpatrywaniu reklamacji przez podmioty rynku finansowego i o Rzeczniku Finansowym). Brak udzielenia odpowiedzi może jedynie prowadzić do zmian w zakresie ciężaru dowodu.

Niezależnie jednak od powyższego uznać należało, że w ocenie Sądu brak było podstaw do przyjęcia, iż w analizowanym przypadku pozwany uchybił powyższemu obowiązkowi. Analiza korespondencji mailowej prowadzonej pomiędzy przedstawicielami stron prowadziła do wniosku, iż pozwana spółka zajęła w sprawie kateryczne stanowisko stanowiące odpowiedź na reklamację powoda, uznając ją za bezzasadną. Pozwany niezwłocznie wyraził swoją ocenę odnośnie jakości przewozu, stanowczo nie zgadzał się z obciążeniem wystawionym przez powoda (k. 130 akt). Podobne stanowisko zostało powtórzone w mailu z dnia 31 lipca 2019 r. (k. 129 akt). Warto w tym miejscu również wskazać, iż w toku przesłuchania świadek J. F., po zacytowaniu treści powyższych wiadomości, jasno stwierdził, iż w jego ocenie stanowią odpowiedź na reklamację. Przedmiotowego stanowiska nie mogło zmienić późniejsze zobowiązanie się strony pozwanej na przeanalizowania zdarzenia przez dział prawny i udzielenia odpowiedzi. Stanowiłoby to bowiem ewentualne uzupełnienie bądź zmianę wyrażonego już wcześniej stanowiska w przedmiocie roszczenia powoda. Tym samym wskazania powoda w tym zakresie co do braku odpowiedzi na reklamację nie zasługiwały na uwzględnienie.

Mając wszystko powyższe na uwadze Sąd, na podstawie art. 65 ust. 1 i 2 ustawy Prawo przewozowe oddalił powództwo w całości (pkt I).

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 98 § 1 i art. 99 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych zasądając od powoda na rzecz pozwanego kwotę 4.117,00 złotych tytułem kosztów procesu. Na powyższą kwotę składało się wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 3.600,00 zł wraz z opłatą skarbową od pełnomocnictwa – 17,00 zł oraz kwota 500,00 zł tytułem wykorzystanej zaliczki na poczet opinii biegłego sądowego.

Na podstawie art. 113 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, Sąd zasądził od pozwanego kwotę 659,68 zł tytułem zwrotu wydatków tymczasowo poniesionych przez Skarb Państwa tj. kosztów opinii biegłego sądowego, których nie pokryły pobrane zaliczki.

SSR Przemysław Kociński