

## UZASADNIENIE

***Powód (...) Spółka Akcyjna w W. (poprzednio (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W.) wniósł o zasądzenie od pozwanego H. S. kwoty 89.754,67 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 27 kwietnia 2013 r. do dnia zapłaty oraz zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.***

***Powód w uzasadnieniu pozwu podał, że dochodzi odszkodowania za szkodę polegającą na uszkodzeniu termicznym części przewożonego ładunku w postaci świeżego mięsa wołowego na trasie przewozu Polska – Hiszpania (pozew k. 2- 4 akt).***

Powód podał, że na dochodzone niniejszym pozwem roszczenia z tytułu szkody w transporcie międzynarodowym 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 (pozew k. 2- 4 akt).***

W odpowiedzi na pozew pozwany H. S. wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów procesu od powoda na rzecz pozwanego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych (odpowiedź na pozew k. 45-48 akt).

Pozwany podniósł, że towar był przewożony w odpowiednich warunkach, samochód był sprawny, a temperatura przewozu mięsa odpowiednia. Powód nie wykazał żadnej winy pozwanego w powstaniu szkody.

Ponadto, pozwany podniósł, że ubezpieczyciel powoda wypłacił mu odszkodowanie, co uzasadnia brak szkody po stronie powodowej (odpowiedź na pozew k. 45-48 akt).

W piśmie procesowym z dnia 13 sierpnia 2013r. (data wpływu) powód podtrzymał swoje stanowisko w sprawie i oświadczył, że nie otrzymał od ubezpieczyciela odszkodowania w związku ze szkodą w transporcie (pismo procesowe powoda k. 65- 67 akt).

Na rozprawie w dniu 6 października 2016r. przed wyrokowaniem, strony podtrzymały swoje stanowiska w sprawie, przy czym powód podniósł, by w przypadku braku uznania wyłącznej winy pozwanego za szkodę w transporcie rozważyć przyczynienie się obu stron do jej powstania (stanowiska stron w protokole rozprawy (stanowisko stron e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 01:12:32 -01:14:17).

### ***Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:***

Powód –poprzednio (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W.- prowadzi sprzedaż hurtową mięsa i wyrobów z mięsa (dowód: informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Krajowego Rejestru (...) powoda k. 10-12, 448; informacja z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej RP dot. pozwanego k. 10-12 akt).

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 (dowód: informacja z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej RP dot. pozwanego k. 13 akt, zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:28:36).

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 (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:28:36, 00:30:3,00:31:49).

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 eruohakach, 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.

Z uwagi na właściwości transportowanego mięsa, w tym wrażliwość na zepsucie, 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”.

**Pozwany zlecenie przyjął (dowód: informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców powoda k. 10-12; informacja z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej RP dot. pozwanego k. 13; poświadczona za zgodność z oryginałem kopia zlecenia transportowego powoda k. 14; zeznania świadka M. G. e-protokół rozprawy z dnia 12 grudnia 2013r. czas 00:16:04, 00:20:43, zeznania świadka M. N. e-protokół rozprawy z dnia 12 grudnia 2013r. czas 00:35:38, 00:48:17, 00:48:51).**

**Treść tego zlecenia nigdy nie została zmieniona przez powoda (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:33:15).**

**Na eksport do Hiszpanii została zakwalifikowana partia ćwierci wołowych, w której skład wchodziły 324 sztuki o łącznej masie 22.076,00 kg (dokument (...) nr 166/ (...)). Mięso pochodziło z byków i jałówek różnych klas, sklasyfikowanych zgodnie z systemem EUROP.**

W skład eksportowanej partii wchodziły następujące ćwierci wołowe:

- byk klasa R szt. 7 – 2251,50 kg,
- byk klasa o szt. 3 – 1.115,50 kg,
- byk łącznie 348,50 kg 13 266,50 kg,
- jałówka klasa R szt. 20 – 5.094 kg,
- jałówka klasa U szt. 1 – 348,50 kg,
- jałówka klasa o szt. 50 – 13.266,50 kg,
- jałówka łącznie 18 709,00 kg (razem 284 sztuki ćwierci).

**Mięso zostało przygotowane do wysyłki wraz z niezbędnymi dokumentami, które określały ilość i rodzaj przewożonego towaru. Sporządzono oprócz zlecenia transportowego, dokument (...) nr 166/ (...) (dowód: handlowy dokument identyfikacyjny, CMR - międzynarodowy samochodowy list przewozowy z dnia 19.05.2012r. k. 15 akt, zeznania świadka M. G. e-protokół rozprawy z dnia 12**

**grudnia 2013r. czas 00:16:04, zeznania świadka M. N. e-protokół rozprawy z dnia 12 grudnia 2013r. czas 00:35:38, 00:48:17).**

(...) S.A. oddział w HUCIE posiadał dokumenty potwierdzające trasę pochodzenia zwierząt oraz karty monitorowania i weryfikacji (...) 2 (zapisy systemu (...)), 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/ (...) (dowód: oświadczenia za zgodność z oryginałem kopia Międzynarodowego Samochodowego Listu Przewozowego CMR nr (...) k. 15 wraz z potwierdzoną za zgodność z oryginałem kopią Handlowego Dokumentu Identyfikacyjnego k. 16 i kopią dokumentu potwierdzającego trasę pochodzenia zwierząt k. 18-19, zeznania świadka M. G. e-protokół rozprawy z dnia 12 grudnia 2013r. czas 00:20:43, oryginał listu przewozowego CMR nr (...) z dnia 19 maja 2012r. k. 100, drugi egzemplarz listu przewozowego CMR nr (...) z dnia 19 maja 2012r. z adnotacjami odbiorcy k. 101, poświadczona za zgodność z oryginałem kopia tłumaczenia przysięgłego z języka angielskiego dokumentu k. 101, poświadczona za zgodność z oryginałem kopia karty monitorowania i weryfikacji (...) 2 dotycząca spornej partii mięsa k. 102-106; poświadczona za zgodność z oryginałem kopia procedury systemu zarządzania bezpieczeństwem żywności k. 107-113; planowanie (...) schemat technologiczny procesu k. 114-123; poświadczona za zgodność z oryginałem kopia rejestru reklamacji k. 124; poświadczona za zgodność z oryginałem kopia audytu wewnętrznego - arkusz niezgodności k. 125; poświadczony za zgodność z oryginałem wyciąg z dziennika serwisowego urządzeń chłodniczych w zakładzie powoda k. 126-127 akt).

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 a - +5 °C (dowód: rejestr temperatur k. 21, 55, oświadczenie kierowcy szkody k. 56-57 akt, zeznania świadka M. N. e-protokół rozprawy z dnia 12 grudnia 2013r. czas 00:46:52, zeznania świadka T. P. e-protokół rozprawy z dnia 13 marca 2014r. czas 00:12:24- 00:13:20, 00:14:07, 00:21:39-00:24:03, 00:24:13, 00:24:25).**

**Kierowca nie był obecny przy samym załadunku, bowiem do pomieszczeń z tuszami wołowymi w ogóle nie mógł wejść. Kierowcy nie mają tam wstępu ze względów higienicznych i tak to funkcjonuje do chwili obecnej (dowód: zeznania świadka T. P. e-protokół rozprawy z dnia 13 marca 2014r. czas 00:13:20, zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:36:16).**

**Notorycznie zdarzało się, że powód ładował więcej towaru do środka transportu, niż wynikało to ze zlecenia transportowego. Pozwany informował o tym zarządzającego transportem-przedstawiciela powoda, ale on na to odpowiadał, że pozwany ma tym się nie przejmować, bo za załadunek odpowiada ten, kto go wykonuje, czyli powód, a pozwany ma tylko dojechać na czas do miejsca rozładunku (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:35:10, 00:57:16).**

**Powód podejmował decyzję, by załadować poza wagę mięsa określoną w zleceniu transportowym, by mieć pustą chłodnię, by mięso nie leżało w chłodni 2-3 dni, by się nie starzało (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:42:44).**

**Gdy pozwany dowiadywał się, że środek transportu jest przeładowywany np. ma 40,5 tony, to i tak załadowca podejmował decyzję, by wyjechać na trasę i zobowiązywał się pokryć koszty kar (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 01:12:32).**

**Zakład pozwanego ma aktualnie certyfikaty jakości ISO, zatrudnia też doświadczonych kierowców na trasach międzynarodowych (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 01:05:42).**

**Kierowca pozwanego dopiero po załadunku i po zaplombowaniu towaru dowiadyuje się, gdy jedzie na wagę, jaka jest rzeczywista waga ładunku. Wtedy w CMR wpisuje się faktyczną wagę ładunku i wtedy okazuje się, że np. tonaż jest o wiele większy niż w zleceniu transportowym (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:36:26).**

**Pozwany jako przewoźnik w ogóle nie ma wpływu na sposób załadunku (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:40:12).**

**Pozwany po załadunku nie ma możliwości zmiany ilości haków do powieszenia tusz mięsa, nie ma wpływu na sposób ułożenia mięsa lub jego powieszenia (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:41:06).**

**Pozwany nie nakładał na swoich kierowców obowiązku pomiaru temperatury w czasie załadunku mięsa, bowiem w tamtym okresie nie było jeszcze certyfikatów jakościowych (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:42:44).**

**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 (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:45:48).**

**Powód w czasie załadunku w dniu 19 maja 2012 roku miał na 300 eruhakach 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). Doszło do innej cyrkulacji powietrza, samochód był przeładowany. Podróż trwała 3 dni i gdyby była krótsza być może nie doszłoby do zepsucia mięsa (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:55:36).**

**Świadectwo (...) (z dnia 04.02.2011r.) zostało wystawione na agregat C. Maxima 1300 (dowód: świadectwo (...) k. 59-60, 204 akt).**

**Firma (...) s.c. dokonała przeglądu technicznego agregatu na naczepie K. nr rej. (...) i wystawiła stosowne zaświadczenie z dnia 28 maja 2012r. Działanie agregatu na podstawie sprawdzonych parametrów określono jako prawidłowe (dowód: zaświadczenie k. 58, sprostowanie k. 146 akt, zeznania świadka T. P. e-protokół rozprawy z dnia 13 marca 2014r. czas 00:19:11, zeznania świadka M. R. e-protokół rozprawy z dnia 29 lutego 2016r. czas 00:02:24-00:56:36, zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:45:48).**

**Gdyby w czasie przewozu agregat uległ zepsuciu, kierowca miał obowiązek informowania o tym pozwanego. (...) obowiązywały regulaminy organizacji pracy, zasady oceny stanu samego samochodu i postępowania w razie wystąpienia awarii. Kierowcy byli w tym zakresie przeszkoleni. W czasie przewozu do Hiszpanii kierowca nie informował, by były jakieś problemy z agregatem (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:47:59).**

**Agregaty przeszły 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. (dowód: zeznania pozwanego e-protokół rozprawy z dnia 6 października 2016r. czas 00:49:15).**

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 (dowód: kopia dowodu rejestracyjnego naczepy k. 443-444 akt, dokumentacja 13 przewozów na rzecz powoda k. 451- 488 akt, wykaz rozliczeń k. 445-450 akt).

Po dostarczeniu transportowanych ćwierci do odbiorcy w Hiszpanii- przedsiębiorstwa (...) S.A., odbiorca odmówił przyjęcia transportu umieszczając na liście przewozowym CMR wzmiankę (...) rejected, it has arrived in bad conditions", co oznaczało, że „mięso zostało odrzucone, dotarło w złym stanie" (dowód: poświadczona za zgodność z oryginałem kopia Międzynarodowego Samochodowego Listu Przewozowego CMR nr (...) k. 15 akt; zeznania świadka M. N. e-protokół rozprawy z dnia 12 grudnia 2013r. czas 00:35:38, 00:48:17, zeznania świadka T. P. e-protokół rozprawy z dnia 13 marca 2014r. czas 00:15:26).

Po stwierdzeniu szkody powód oddelegował do Hiszpanii swojego pracownika M. D. Oddziału powoda w Hucie (dowód: zeznania świadka M. N. e-protokół rozprawy z dnia 12 grudnia 2013r. czas 00:35:38, 00:48:17, zeznania świadka T. P. e-protokół rozprawy z dnia 13 marca 2014r. czas 00:16:30-00:18:11).

W okolicznościach opisanych zdarzeń powód uznał, że oddelegowanie pracownika do Hiszpanii było 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 fotograficzną obrazującą zmiany w wyglądzie przetransportowanego mięsa (dowód: płyta CD zawierająca fotografie transportowanego mięsa po stwierdzeniu szkody k. 20, zeznania świadka M. N. e-protokół rozprawy z dnia 12 grudnia 2013r. czas 00:35:38, 00:48:17, ).

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 przeciwległym końcu przestrzeni ładunkowej. Z wydruku wskazanych rejestratorów temperatury powietrza wynika, iż co prawda temperatura T1 (przy agregacie) przez dłuższy okres transportu utrzymywała się w okolicach 1°C, czasami dochodziła jednak do 4,2°C, jednakże 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.

(dowód: wydruk rejestru temperatur agregatu chłodniczego samochodu o numerze rej. (...) z dnia 21 maja 2012r.).

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. Zgodnie z fakturą nr (S) (...) 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, tj. z tytułu sprzedaży mięsa o wadze 15.126,70 kg firmie (...) S.A. za kwotę 41.183,82 euro (faktura VAT nr(S) (...)), oraz z tytułu sprzedaży mięsa o wadze 6.645,60 kg firmie (...)V. za kwotę 8.223,94 euro (faktura VAT nr (S) (...)).

(dowód: poświadczona za zgodność z oryginałem kopia faktury VAT nr (S) (...) z dnia 19 maja 2012r. k. 22; poświadczona za zgodność z oryginałem kopia faktury VAT nr (S) (...) z dnia 23 maja 2012r. k. 23; poświadczona za zgodność z oryginałem kopia faktury VAT nr (S) (...) z dnia 25 maja 2012r. k. 24; zeznania świadka M. G. e-protokół rozprawy z dnia 12 grudnia 2013r. czas 00:22:04, zeznania świadka T. P. e-protokół rozprawy z dnia 13 marca 2014r. czas 00:18:39).

Z tytułu utraty wartości handlowej mięsa, powód poniósł szkodę w wysokości 18.297,89 euro (67.607,65 - 41.183,82 - (...),94).

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 (dowód: poświadczona za zgodność z oryginałem nota obciążeniowa nr (...) z dnia 30 kwietnia 2013r. wraz z dowodem nadania k.25 akt).

Dodatkowo powód poniósł koszt delegacji do Hiszpanii pracownika M. D. Oddziału powoda w Hucie w wysokości 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.

Ponadto, powód poniósł dodatkowy koszt transportu mięsa do odbiorców awaryjnych w wysokości 10.746,02 zł (dowód: poświadczona za zgodność z oryginałem kopia faktury VAT (...) z dnia 21.05.2012r. k. 26; poświadczona za zgodność z oryginałem kopia faktury VAT (...) z dnia 22.05.2012r. k. 27 akt; poświadczona za zgodność z oryginałem kopia faktury VAT (...) z dnia 22.05.2012r. k. 28; poświadczona za zgodność z oryginałem kopia faktury VAT (...) z dnia 24 maja 2012r. k. 29, poświadczona za zgodność z oryginałem kopia rozliczenia kosztów zagranicznej podróży służbowej nr 1/5/2012/2 k. 30-31; kopia faktury nr (...); kopia paragonu fiskalnego za taksówkę oraz karty pokładowej na przelot k. 32, 33; kopia faktury VAT nr (...) z dnia 31 maja 2012r. k. 31; zeznania świadka M. G. e-protokół rozprawy z dnia 12 grudnia 2013r. czas 00:24:51, zeznania świadka M. N. e-protokół rozprawy z dnia 12 grudnia 2013r. czas 00:38:07).

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, działając poprzez swojego pełnomocnika, wystosował pismo wskazując, 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 (dowód: poświadczona za zgodność z oryginałem kopia pisma pełnomocnika powoda z dnia 18 kwietnia 2013r. wraz z dowodem nadania k. 35; poświadczona za zgodność z oryginałem kopia pisma pełnomocnika pozwanego z dnia 30 kwietnia 2013 r. k. 36

**(...) S.A. (...) W. dnia 07.01.2014r. (polisa nr: 000-12-520- (...), szkoda nr: (...)) skierowało do P.U.H. (...) decyzję o odmowie wypłaty odszkodowania. Po rozpatrzeniu wniesionych roszczeń o odszkodowanie za szkodę powstałą w dniu 21.05.2012r. polegającą na: domniemanym uszkodzeniu**

**ładunku zawiadomiło, że odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia OC przewoźnika drogowego nie przysługuje.**

**Ubezpieczyciel podał, że sprawa analizowana była z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego firmy P.U.H. TRANS HUT (...) (ubezpieczający), potwierdzonej polisą numer (...), do której zastosowanie mają ogólne warunki ubezpieczenia zatwierdzone uchwałą Zarządu (...) SA numer (...) z dnia 1 sierpnia 2007 roku. (...) S.A. powołało rzeczoznawcę C. L. Marinę 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. Przedstawiciel nadawcy pojechał do Hiszpanii w celu przeprowadzenia oględzin i odsprzedaży awaryjnej towaru. 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. Świadcstwo (...) naczepy o numerze identyfikacyjnym (...) zostało wydane w dniu 04.02.2011 r. i ważne było do lutego 2014 roku.**

**W opinii (...) S.A. mając na uwadze art. 17 ust. 2 Konwencji CMR do uszkodzenia ładunku nie doszło z winy przewoźnika. Artykuł 17 ust. 2 Konwencji CMR cyt.: "P. jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec." (dowód: decyzja ubezpieczyciela k. 145 akt).**

**Dokonując oceny prawidłowości przewozu przez pozwanego** mięsa przy określonej w zleceniu temperaturze przewozu +1°C w sytuacji, gdy przy załadunku miało ono temperaturę +3,6°C, należy podnieść, że wymagana temperatura przewozu +1°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°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.

Odnosząc się do określenia zasad przewozu towarów w temperaturach kontrolowanych, należy wskazać, że podstawową zasadą przewozu w temperaturach kontrolowanych jest:

- 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 (dowód: opinia biegłego z zakresu inżynierii i instalacji I. B. k. 309-313 akt, opinia ustna e-protokół z dnia 4 sierpnia 2016r. rozprawy czas 00:01:20-00:34:43, ustna opinia biegłej sądowej J. M. -protokół z dnia 6 października 2016r. rozprawy czas 00:06:29-00:23:59).***

***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. W załączniku nr 3 do umowy (...) określone są maksymalne temperatury przewożonych artykułów, a nie maksymalne temperatury w komorach środków transportu.***

W aktach brak następujących dokumentów, które mogłyby być przydatne w sprawie:

-procedury P4 (powinna zawierać między innymi warunki załadunku, rozmieszczenia mięsa w komorze środka transportu, warunki rozładunku mięsa- m.in. odpowiedzieć na pytanie czy obowiązkowo należy mierzyć temperaturę mięsa przed rozładunkiem oraz powinna zawierać instrukcję (...) - (...)k. 113).

-procedury, która zawiera opis sposobu wychładzania tuszy wołowych stosowany w zakładzie w Hucie lub sam opis powyższego,

-dokumentu zawierający dane techniczne komory naczepy (wymiary, 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,

-wydruków temperatur i związane z tym dokumenty ekspedycyjne z innych przewozów zagranicznych mięsa świadczonych przez (...) dla (...) S.A,

***- ramowej umowy między stronami- jeśli takowa została zawarta (dowód: opinia biegłego z zakresu inżynierii i instalacji I. B. k. 309-313 akt, opinia ustna e-protokół z dnia 4 sierpnia 2016r. rozprawy czas 00:01:20-00:34:43, ustna opinia biegłej sądowej J. M. -protokół z dnia 6 października 2016r. rozprawy czas 00:06:29-00:23:59).***

Niewłaściwa temperatura w czasie transportu ćwierćtuszy wołowych, stwarzała dogodne warunki dla rozwoju mikroflory gnilnej, co skutkowało zmianami na powierzchni mięsa. Podczas transportu żywności w warunkach chłodniczych mogą wystąpić problemy związane ze wzrostem temperatury w komorze załadowniczej, co może mieć negatywny wpływ na jakość przewożonego towaru.

Niewłaściwa temperatura (wg deklaracji zleceniodawcy - (...)) i jej wahania (wydruki z termografu) w czasie transportu tusz wołowych, stwarzała dogodne warunki dla rozwoju mikroflory gnilnej, co spowodowało zepsucie mięsa. Surowiec mięsny magazynowany w temperaturze 0°C trzykrotnie wolniej ulega zepsuciu niż w temperaturze 5°C, a wzrost temperatury o jeden stopień C. może wpłynąć na zmiany jakości mięsa. Długi czas przechowywania mięsa w temperaturze 0-4°C umożliwia rozwój bakterii z rodzaju P. spp., co z kolei wpływa na pojawienie się zmian organoleptycznych mięsa (zmiana barwy, smaku, zapachu, pojawienie się śluzu).



Zmiany występujące w czasie chłodniczego przechowywania można podzielić na:

- 1) zmiany chemiczne - utlenianie i hydroliza tłuszczów, zmiany barwy, aromatu i zawartości witamin w przechowywanych produktach mięsnych;
- 2) zmiany biochemiczne - wywołane działaniem enzymów tkankowych produktów mięsnych, także enzymów wydzielanych przez drobnoustroje;
- 3) zmiany fizyczne - zmiany strukturalne i konsystencji produktu oraz jędrności, ograniczenia zdolności utrzymywania wody, uszkodzenia tkanek, oparzelina mrozowa, ubytki masy oraz rekrytalizacja.

Wykorzystanie niskich temperatur, ma na celu zachowanie naturalnych właściwości i wartości odżywczych mięsa oraz zahamowanie działań niektórych enzymów i drobnoustrojów, nie powstrzymuje natomiast specyficznych przemian fizycznych. Odwodnienie powierzchni zamrożonych produktów zmienia ich wygląd i powoduje oparzelinę mrozową. Wywołane oparzeliną plamy mogą mieć różną barwę i zanikają po rozmrożeniu. Przemiany zachodzące w zamrożonych produktach ujawniają się w pełni dopiero po rozmrożeniu. Wysoki stopień zachowania walorów żywieniowych, sensorycznych i użytkowych, wskazuje na brak pochodnych, destrukcyjnych oddziaływań niskiej temperatury.

Jakość mikrobiologiczna surowca mięsnego jest jednym z najważniejszych czynników decydujących o trwałości produktów mięsnych. O możliwości rozwoju mikroflory w mięsie i przetworach decyduje wiele czynników, takich jak skład chemiczny i surowcowy gotowego produktu, zawartość i rodzaj zastosowanych środków konserwujących, potencjał oksydoredukcyjny mięsa oraz temperatura przechowywania.

Objawami mikrobiologicznego psucia się produktów mięsnych i powodujące drobnoustroje, są:


Czynnikami warunkującymi zmiany w mięsie są między innymi temperatura. Prawidłowa jakość mikrobiologiczna mięsa odgrywa znaczącą rolę w kształtowaniu jego bezpieczeństwa, na którą składa się: czas przydatności produktu do spożycia, tekstura, smak wymagany przez konsumenta, nieobecność mikroorganizmów oraz ich toksyn. Najważniejszym czynnikiem warunkującym wzrost drobnoustrojów jest temperatura. Wpływa na szybkość ich wzrostu, aktywność enzymów, skład chemiczny komórek i wymagania pokarmowe. W temperaturze optymalnej drobnoustroje rozmnażają się najszybciej, a czas trwania jednej generacji jest najkrótszy. Wraz z obniżaniem temperatury drobnoustroje rozmnażają się wolniej, spowolnieniu ulegają także procesy życiowe. Według zakresów temperatury w jakiej mogą bytować drobnoustroje, można je podzielić na: psychrofilne, psychrotrofowe, mezofile oraz termofilne. Surowiec mięsny magazynowany w temperaturze 0 °C trzykrotnie wolniej ulega zepsuciu niż w temperaturze 5 °C, choć wzrost temperatury o jeden stopień C. może wpłynąć na zmiany jakości mięsa.

Produkty mięsne odznaczają się różną naturalną trwałością. Dzięki chłodzeniu można przedłużyć okres ich przydatności do spożycia, od kilku dni do paru tygodni czy miesięcy. Należy pamiętać o tym, że drobnoustroje rozwijają się w pewnych przedziałach temperatur (Tabela 2) i bardzo ważne jest, aby schłodzenie surowców mięsnych, w których zachodzą jeszcze procesy biologiczne, nastąpiło bezzwłocznie.

***Minimalne temperatury wzrostu mikroorganizmów występujących w produktach mięsnych.***


**Cechą charakterystyczną chłodzonych produktów spożywczych jest utrzymywanie ich wartości odżywczej i jakości zdrowotnej na stałym poziomie, przez cały okres przechowywania. Obniżenie temperatury produktów mięsnych do ok. 12°C, powoduje ok. 2,5-krotne zwolnienie tempa reakcji chemicznych. W przemyśle spożywczym największym problemem są mikroorganizmy o niskich minimalnych temperaturach wzrostu. Drobnoustroje psychrotrofowe rozwijają się już w temperaturze ok. 5°C. W mięsie najczęściej występują bakterie z rodzaju: P., L., M., A. i C.. Długi czas przechowywania mięsa w temperaturze 0-4 °C umożliwia rozwój bakterii z rodzaju P. spp., co wpływa na pojawienie się zmian organoleptycznych w postaci zmiany barwy, smaku, zapachu, śluzu. W produktach żywnościowych przechowywanych w niskich temperaturach, szczególne niebezpieczeństwo zatruć stwarzają patogenne psychrotrofy: L. monocytogenes, Y. enterocolitica ssp. E. i B. cereus. Niektóre gatunki bakterii z rodzaju C. i B. posiadają zdolność do produkcji toksyn w temperaturze 0 - 3°C. W zależności od wilgotności otoczenia, możemy zaobserwować dwa rodzaje zmian zachodzących w mięsie przechowywanym w niskiej temperaturze. W środowisku suchym, o niskiej wilgotności względnej, namnażanie bakterii jest ograniczone, ale mogą się rozwijać na powierzchni mięsa pleśnie: A., C., T., S., P. i M., które biorą udział w reakcji hydrolizy lub utleniania lipidów. W tych warunkach mogą namnażać się również drożdże z rodzaju Candida i T.. W środowisku o wysokiej wilgotności względnej, doskonale warunki rozwoju znajdują wymienione wcześniej bakterie psychrofilne. Powodują one powierzchniowe gnicie mięsa, objawiające się szarobrazową barwą i zapachem gnilnym. W zakresie technologii chłodzenia tusz- niezwykle istotne jest , aby mięso dostarczone do chłodni było odpowiedniej jakości , gdyż tylko takie zgodnie z obowiązującymi normami, można schładzać i przechowywać. Bardzo istotna jest kontrola technologiczna zmian zachodzących w mięsie po uboju, ponieważ duży wpływ na trwałość surowców rzeźnych wywiera sam proces schładzania poubojowego. W tkance mięśniowej po uboju zachodzą zmiany strukturalne typowe dla każdej komórki, w której przerwany został metabolizm. Mięśnie początkowo miękkie i elastyczne, powoli twardnieją - aż do całkowitego zeszywnienia. Zbyt szybkie i intensywne chłodzenie może powodować zamarzanie powierzchniowe mięsa. Szybki spadek temperatury w tkance mięśniowej może powodować skurcz chłodniczy, którego efektem jest pogorszenie kruchości mięsa. Zjawiska tego należy się obawiać szczególnie, gdy wychłodzenie do temperatury 10-11°C zachodzi w bardzo krótkim czasie po uboju. Dlatego zaleca się powolne schładzanie w temperaturze poniżej 10°C lub przetrzymywanie ciepłego mięsa przez 6-8 godzin lub poddanie go elektrostymulacji, a następnie szybkiemu chłodzeniu w temperaturze poniżej 8°C. Te aspekty mają zasadnicze znaczenie przy schładzaniu tusz jagnięcych i cielęcych. Jednak w przypadku trzody chlewnej i dorosłego bydła nie jest to aż tak ważne, gdyż ze względu na dużą masę i często sporą okrywą tłuszczową tylko powierzchniowe warstwy tusz tych zwierząt narażone są na zjawisko skurczu chłodniczego. Niska temperatura stwarza doskonale warunki do przemian dojrzewalniczych zachodzących w surowcu mięsnym, które decydują o konwersji tkanki mięśniowej w mięso i zapewniają jego odpowiednią jakość oraz cechy sensoryczne. Proces chłodzenia mięsa powinien być tak prowadzony, aby jego dynamika gwarantowała równomierny proces wychłodzenia. W obecnej chwili w technologii mięsa zasadniczo stosuje się metody owiewowe .**

**Nowoczesne techniki wychładzania redukują proces do kilkunastu godzin. Wychładzanie** szybkie odbywa się w systemie jedno- lub dwufazowym, w powietrzu o temperaturze 0°-2°C lub niższej, przy dużej jego wilgotności i intensywnej jego wymianie. Wychładzanie ultraszybkie jest systemem jednostopniowym, ale składa się zwykle z 2-3 etapów realizowanych kolejno w tym samym lub odrębnym pomieszczeniu, przy różnych wartościach temperatury i prędkościach strumienia powietrza.

Czas i szybkość procesu chłodzenia zależy od:

- **ilości ciepła do odprowadzenia, zależnego od masy, pojemności cieplnej i temperatury tusz;**
- **właściwości anatomicznych tuszy (grubość tuszy oraz okrywy tłuszczowej, stosunek powierzchni do objętości);**
- **właściwości cieplnych tkanek (współczynników wnikania i przewodzenia ciepła) i otoczenia (parametry powietrza wpływające na wymianę ciepła i parowanie wilgoci);**
- **sposobu rozmieszczenia tusz (odległości między poszczególnymi sztukami) i systemu rozprowadzania powietrza w wychładzalni (kierunek przepływu, zastawy do jego regulowania).**

O. wychładzanie tusz polega na konwekcyjnej wymianie ciepła. W metodzie tej wykorzystuje się ruch chłodnego powietrza do obniżenia temperatury półtuszy. Wymuszony ruch powietrza sprzyja konwekcyjnej wymianie ciepła, jednak znacznie zwiększa obsychanie powierzchni półtuszy, przyczyniając się do zwiększenia ubytków masy. Długotrwały czas chłodzenia i utrata wody sprawiają, że powierzchnia tuszy pokrywa się cienką warstewką pergaminową, która charakteryzuje się zdolnością pęcznienia i stanowi doskonałą pożywkę dla rozwoju drobnoustrojów. Dodatkowo, pergaminowa warstewka nie przepuszcza tlenu, przez co mięso zaczyna ciemnieć, a tłuszcz lekko żółknie (dowód: opinia Instytutu (...) w W. Oddział Chłodnictwa i Jakości Żywności w Ł. k. 166- 187 akt, opinia uzupełniająca Instytutu (...) w W. Oddział Chłodnictwa i Jakości Żywności w Ł. k. 267- 272 akt, ustna opinia e-protokół rozprawy z dnia 15 stycznia 2016r. czas 00:06:43-00:59:23).

**Transport żywności szybko psującej się jest trudnym w realizacji zadaniem. Zmiany warunków podczas transportu oraz nieprawidłowości w konstrukcji nadwozia mogą być przyczyną znacznego obniżenia jakości przewożonych ładunków. Straty żywności spowodowane nieprawidłowymi warunkami podczas transportu sięgają 30%, co przekłada się na ogromne straty finansowe.**

**Szczegółowe informacje o warunkach transportu chłodniczego żywności zawiera „Umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułach żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów ( (...))” (Dz.U. 1984, Nr 49, poz. 254).**

Przepisy zawarte w umowie (...) pozwalają ograniczyć te zagrożenia, określając warunki przewozu produktów spożywczych oraz wymagania dotyczące kontroli nadwozi. Umowa (...) określa maksymalne temperatury podczas transportu artykułów spożywczych schłodzonych i mrożonych, klasyfikację pojazdów do transportu żywności oraz metody badań i znakowania tych pojazdów.

**Niektóre grupy produktów spożywczych wymagają zastosowania obniżonych temperatur w trakcie transportu, w celu zahamowania niekorzystnych zmian jakościowych. Najnowsza wersja umowy (...) z 2.01.2011 roku wprowadziła zmiany dotyczące warunków temperaturowych podczas transportu produktów spożywczych. Wymagania temperaturowe dla produktów chłodzonych – dla czerwonego mięsa i dziczyzna (duża zwierzyna) z wyjątkiem podrobów wynosi plus 7° C.**

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°C do +7°C. Rozwój mikroorganizmów w żywności przechowywanej w warunkach chłodniczych, w której nastąpiły wahania temperatury, następuje szybciej niż w przypadku żywności mrożonej.

***Półfabrykaty mięsa, takie jak: łopatką wieprzowa, szynka wieprzowa, bekon, „przodki”, karkówka wieprzowa, powinny być zawieszane podczas transportu z zastosowaniem tzw. choinek. Wszystkie wewnętrzne powierzchnie komory ładunkowej, które mogą się stykać z przewożonym mięsem, powinny być wykonane z materiałów nie wpływających na przydatność mięsa do spożycia i nie wywołujących zmian jego cech organoleptycznych.***

***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. Mikroflorą najczęściej zasiedlająca urządzenia chłodnicze, według przeprowadzonych badań są: bakterie *histeria monocytogenes*, *Y. enterocolitica*, *K. ssp.*, *E. coli*, *P. mirabilis*, *Salmonella ssp.*, *C. cloacae*.***

Mięso w zależności od jego stanu termicznego powinno być przewożone w następujących temperaturach:

- ***mięso świeże chłodzone, z wyjątkiem mięsa drobnego, mielonego i podrobów - w temperaturze od -1 °C do + 7°C,***
  - ***podroby, mięso drobne i mielone chłodzone w temperaturze od - 1°C do + 3°C,***
- mięso i podroby mrożone - w temperaturze nie wyższej niż - 12°C,  
-mięso i podroby głęboko mrożone - w temperaturze nie wyższej niż - 18°C.

***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 ładunkowej, 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.***

**Do głównych uszkodzeń układu chłodniczego należą uszkodzenia: zaworów, sprężarki, czujników temperatury, skraplacza, parownika, wibrasorbera oraz wszelkiego typu nieszczelności.**

Środki transportu do przewozu żywności zgodnie z umową (...) muszą być wyposażone w rejestrujące przyrządy pomiarowe (termografy), pozwalające na częste i regularne pomiary temperatury powietrza wewnątrz nadwozia.

Urządzenia Maxima różnią się między sobą parametrami pracy. Z przedstawionych do oceny dokumentów wynika, że działanie agregatu Maxima 1200 o numerze seryjnym (...), na naczepie K. nr rej. (...) na podstawie sprawdzonych parametrów w opcji grzanie-chłodzenie było prawidłowe.

**Zgodnie z wymaganiami (...) każdy pojazd przeznaczony do przewozu artykułów żywnościowych, wymienionych w załącznikach do umowy, musi spełniać określone warunki termoizolacyjne, a agregat żiębniczy musi zapewniać obniżenie i utrzymanie temperatury wewnątrz nadwozia na wymaganym poziomie. Głównym i podstawowym warunkiem prawidłowego określenia właściwości termoizolacyjnych jest globalny współczynnik przenikania ciepła przez ściany nadwozia. Świadectwo (...), dla agregatu C. Maxima 1300 wystawione zostało 04.02.2011r.**

Z przedłożonych dokumentów wynika, że producent mięsa, (...) oddział w HUCIE, określił temperaturę załadunku i transportu mięsa oraz warunki sanitarne chłodni. Odpowiednie zapisy zostały umieszczone w dokumencie - Karta monitorowania i weryfikacji (...) 2 oraz w zleceniu transportowym dla PHU (...), podpisanym przez panią M. G.. T. przed załadunkiem byty wychłodzone, a ich jakość została potwierdzona dokumentem 111)1 nr 166/ (...). Mimo, że zgodnie z zaleceniami (...) temperatura nie przekroczyła wartości +7°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 dokumentacji nie można precyzyjnie określić czasu potrzebnego do wychłodzenia mięsa do 1°C.**

**(dowód: opinia Instytutu (...) w W. Oddział Chłodnictwa i Jakości Żywności w Ł. k. 166- 187 akt, opinia uzupełniająca Instytutu (...) w W. Oddział Chłodnictwa i Jakości Żywności w Ł. k. 267- 272 akt, ustna opinia e-protokół rozprawy z dnia 15 stycznia 2016r. czas 00:06:43-00:59:23).**

**Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie powołanych dowodów.**

Oceniając zebrany w sprawie materiał dowodowy należy podnieść, że w niniejszej sprawie Sąd 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., zgodnie z tezami wydanego postanowienia Sądu Okręgowego z dnia 6 czerwca 2014r. (syg. akt XGC 488/13) k. 166- 187 akt.

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.

**Z tym wnioskiem, w ocenie Sądu, nie można polemizować. Problemem w tej sprawie było jednak szukanie przyczyn tego stanu rzeczy, co z uwagi na brak dokumentów, w tym: 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 przewozowy 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.**

Wskazana opinia pierwotnie formułowała wniosek, że: „... wahania temperatury mogły być spowodowane wadliwie działającą aparaturą chłodniczą (np. wyciekiem czynnika chłodniczego), uszkodzeniem konstrukcji naczepy czy tzw. mostkami cieplnymi. Czynniki te mogły powstać przy drzwiach naczepy, gdzie odnotowano największe zmiany w partii mięsa. Czujnik T2 znajdujący się z tyłu naczepy przez większość czasu podczas transportu wskazywał temperaturę znacznie wyższą niż zalecana przez producenta”.

Ostatecznie wniosek ten okazał się nieprzekonywujący i niezasadny merytorycznie, a to w obliczu potwierdzenia sprawności środka transportu i to podstawionego zgodnie ze zleceniem przewozu, potwierdzenia sprawności agregatu chłodniczego, wykluczenia jego awarii w czasie transportu, nadto użycia tego samego środka transportu do przewozu części mięsa do Holandii, co nie miałoby miejsca, gdyby środek transportu nie spełniał wymogów technicznych.

Po opinii biegłej z zakresu inżynierii i instalacji I. B., opinia Instytut (...), w imieniu której wnioski prezentowała J. M. 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 eruahakach** 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). Trafnie pozwany zauważył, że podróż trwała 3 dni i gdyby była krótsza być może nie doszłoby do zepsucia mięsa.

Okoliczności wykazane w tej sprawie zeznaniami pozwanego oraz zeznaniami świadka T. P., a nie podważone przez powoda żadnym środkiem dowodowym potwierdzają, 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.

Poza sporem stron pozostała wysokość dochodzonej szkody.

Opinia prywatna na zlecenie pozwanego wydana przez Instytut (...) w P. na okoliczność prawidłowości pracy chłodni, prawidłowości przewozu mięsa, oraz ustalenia przyczyn obniżenia wartości przewożonego mięsa (k. 243-248) nie okazała się przydatna dla rozstrzygnięcia sprawy. Wielokrotnie również Sąd Najwyższy stwierdzał, że opinią biegłego, w rozumieniu art. 278 k.p.c., jest tylko opinia złożona przez osobę wyznaczoną przez sąd. Nie może być traktowana jako dowód w procesie opinia biegłego sporządzona na polecenie strony i złożona do akt sądowych. Takie ekspertyzy są dokumentami prywatnymi i w razie przyjęcia ich przez sąd orzekający, należy traktować je jako wyjaśnienie stanowiące poparcie, z uwzględnieniem wiadomości specjalnych, stanowiska strony (porównaj między innymi orzeczenia z dnia 29 września 1956 r. 3 Cr 121/56, OSN 1958/I/16, z dnia 25 czerwca 2010 r. I CSK 544/09 i z dnia 15 czerwca 2011 r. V CSK 382/10, niepubl.).

**Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Powództwo okazało się bezzasadne.

**Z uwagi na okoliczność, że towar był przewożony z Polski do Hiszpanii, 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 należy rozważyć 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).**

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

**W realiach niniejszej sprawy nie można przyjąć, aby przewożone towary miały szczególne naturalne właściwości narażające je na samoistne wewnętrzne zepsucie, nie ma zatem w ogóle zastosowania norma art. 17 ust. 4 d) Konwencji CMR i w konsekwencji artykuł 18 ust. 2 Konwencji CMR. Należy mieć na względzie, że niemal każda rzecz może zostać uszkodzona wskutek niskiej lub wysokiej temperatury, wilgoci, drgań lub innych czynników zewnętrznych. Zatem 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 nie można przyjąć, 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. Nie trudno sobie wyobrazić, że takie warunki mogły doprowadzić do uszkodzenia innych towarów (sery, napoje, wody gazowane) i to niekoniecznie spożywczych (np. farby, kleje) – słowem narażone na uszkodzenie byłyby wszystkie rzeczy zawierające wodę, jako radykalnie zmieniającą właściwości fizyczne pod wpływem wyższych temperatur, a jednocześnie powszechnie występującą w przyrodzie. Nie sposób jednak wszelkich wyrobów narażonych na takie ryzyko zakwalifikować jako objętych „szczególnym ryzykiem”.**

**Należy też zważyć, 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 pojazdem-chłodnią wykazania łącznego 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**”.

**O ile wymóg określony w pkt 1) powyżej może być rozumiany jako nawiązujący do pojęcia winy i staranności (ale jedynie w sensie obiektywnym), o tyle nie ma podstaw, aby wymóg określony w pkt 2) w realiach niniejszej sprawy rozumieć inaczej, niż obowiązek rzeczywistego zapewnienia odpowiedniej temperatury towarom, a nie jedynie podjęcia starań w tym kierunku – bowiem pewne asocjacje z pojęciem „staranności” mogą dotyczyć tylko punktu 1), a nie punktu 2).**

Dowód przedsięwzięcia wszelkich obowiązujących przewoźnika środków co do wyboru, utrzymania i użycia urządzeń oraz zastosowania się do udzielonych instrukcji jest przeprowadzony przez przewoźnika, jeśli wykaże, że temperatura została utrzymana w pojeździe-chłodni i że większa część towaru przybyła do miejsca przeznaczenia w dobrym stanie, a szkoda została wyrządzona przez warzywa załadowanego w bezpośredniej bliskości selerów emitujących ciepło. ” (cyt za: W. Górski, K. Wesołowski Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji: Ośrodek Doradztwa i Doskonaleni Kadr Sp. z o. Gdańsk 2009 str.327).

**Należy przy tym zwrócić uwagę, że bogate orzecznictwo francuskie dotyczące artykułu 18 ust. 4 Konwencji CMR przyjmuje konsekwentnie odpowiedzialność przewoźnika za utrzymanie towaru w należytych stanie. Można przytoczyć orzeczenia sądów francuskich, w których przyjęto odpowiedzialność przewoźników za zepsucie towarów, wraz z syntetycznym opisem istoty orzeczenia:**

- 1) rozmrożenie zamrożonych produktów (C. d’A. de P., 30 maja 1973, BT 1973, p. 304 oraz C. d’A. de P. (...) 1979, BT 1980 p. 190); C. de C. C. (...), No 97-11.947, (...) 1999p. 352, wskazujący, że do przewoźnika należy wykazanie wszelkich środków związanych z wyborem, utrzymaniem i użyciem urządzeń i wyposażenia pojazdu;
- 2) **awaria systemu chłodniczego lub zespołu chłodzącego skutkująca jego zupełnym zatrzymaniem (C. d’A. de P., (...), BT 1979p. 574);**
- 3) **przewoźnik powinien być zwolniony z odpowiedzialności, jeżeli wykaże, że przyczyną zniszczenia przesyłki była w rzeczywistości wada własna towaru lub uchybienie ze strony nadawcy (C. d’Appel A.-en P., (...), BT 1987, p. 400 oraz C. d’A. d’A., 2e C., 16 XI 1989, No (...) –R./M., dotyczące fenomenu rozmrożenia i przemrożenia);**
- 4) niewłaściwe działanie aparatu chłodniczego (C. d’Appel A.-en P., 2e C., (...), L. ca F. T. et autres) nawet gdy następuje to w okresie długiego oczekiwania na rozładunek (C. d’Appel de P. , 4 III 1985, No K.1576, T. F.;
- 5) **zbyt intensywne działanie aparatury chłodzącej: zła regulacja lub rozregulowanie skutkujące przemrożeniem przewożonego towaru (C. d’Appel A.-en P., 2e C., 26 IV 1977, S. fruitiere de P. c/D.; C. d’Appel de R. , 2e C., 26 XI 1986, no 741/83 S. c/H. et autres, w której przewoźnik bezskutecznie powoływał się na niemożność sprawdzenia temperatur panującej w chłodni z powodu jej zaplombowania; przyjęto też odpowiedzialność przewoźnika, ale tylko częściową, gdy to wysyłający wskazał wadliwą temperaturę (C. de C., (...), No 79-15.808, BT 1982, p.309);**



6) nieprawidłowe działanie termometru instalacji chłodniczej ( (...) de L., 6 III 1978, potwierdzony wyrokiem C. dAppel de L., (...), BT 1979. P. 561);

7) **przegrzanie owoców i warzyw w wyniku przedłużenia przewozu o 24h z powodu awarii pojazdu, przy czym przewoźnik nie wykazał, że instalacja chłodnicza działała prawidłowo (C. dAppel dAix-en-P., 2e C., 14 I 1992, No (...), M. & S. et autres c/ S. & R.);**

8) **transport żywych roślin wykonywany w zimie za pośrednictwem pojazdu wyposażonego w urządzenie grzewcze, skoro wykazano, że przemrożenie roślin wynikało z niedostatecznego nadzoru nad temperaturą panującą w pojeździe (C. dAppel de T., 17 I 1971, BT 1971, p.353’); transport żywych roślin do Arabii Saudyjskiej w maju, skoro przewoźnik nie wykazał, że należycie zastosował się do instrukcji odnośnie temperatury (C. dAppel dAgen, 21 IX 1983, L. c/P. et autres);**

9) grzyb i pleśń pojawiająca się na kasztanach, skoro przewoźnik nie wykazał, że nie przyczynił się do nadmiernego podgrzania (C. dAppel de R., C. C. et (...), 1 III 2012, No (...), F. (...) et autres c/C. et autres. (...) 2012 p. 201);

Orzeczenia powyższe powołano za: LAMY TRANSPORTY T. (...) R. Transport interieur et (...). E. 2014 LAMY (marka W. K.).

**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>o</sup> - co w ocenie Sądu, nie miało miejsca. Umowa dotyczy przewozu w określonych warunkach temperaturowych, a nie schładzania mięsa.**

***W ocenie Sądu, 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.***

***Mając na uwadze powyższe, Sąd orzekł, jak w sentencji wyroku.***

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.

## ZARZĄDZENIE

1. Uzasadnienie sporządzone przez sędziego,
2. Odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikom stron,
3. Ponownie dołączyć płytę CD z rozprawy z dnia 4 sierpnia 2016r. (koperta k. 334 akt, płyta przedziurawiona),
4. Sprawdzić i poprawić numerację akt.