

Sygn. akt V GC 75/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 16 września 2020 r.

Sąd Okręgowy w Olsztynie V Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia (del.) Maciej Rzewuski
Protokolant:	st. sekr. sąd. Małgorzata Chodkowska

po rozpoznaniu w dniu 7 września 2020 r. w Olsztynie na rozprawie

sprawy z powództwa (...) Sp. z o.o. w (...)

przeciwko A. S.

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego A. S. na rzecz powódki (...) Sp. z o.o. w (...) kwotę 185.135,28 (sto osiemdziesiąt pięć tysięcy sto trzydzieści pięć 28/100) złotych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 5 czerwca 2017 r. do dnia zapłaty,

II. zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 14.674,00 (czternaście tysięcy sześćset siedemdziesiąt cztery 00/100) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 5.400,00 (pięć tysięcy czterysta 00/100) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego,

III. nakazuje ściągnąć od pozwanego A. S. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Olsztynie kwotę 639,40 (sześćset trzydzieści dziewięć 40/100) złotych tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych.

Sędzia (del.) Maciej Rzewuski

Sygn. akt V GC 75/18

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 14 lutego 2018 roku powódka (...) Sp. z o.o. z siedzibą w (...) wniosła o zasądzenie od A. S. prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą (...) na swoją rzecz kwoty 185.135,28 zł tytułem odszkodowania za nienależyte wykonanie umowy transportu rzeczy w ruchu międzynarodowym, wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 5 czerwca 2017 r. do dnia zapłaty. Wniosła także o zasądzenie od pozwanego na jej rzecz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu wskazała, że zamówiła u zagranicznego dostawcy w Serbii partię suszonych śliwek w ilości 21.000 kg brutto. Termin odbioru surowca został ustalony na dzień 21 marca 2017 roku. Powódka zamieściła ogłoszenie – ofertę zawarcia umowy transportu, na którą odpowiedział pozwany. Strony określiły wartość umowy na 1.000 euro i zawarły przedmiotową transakcję. W dniu 24 marca 2017 roku (3 dni po załadunku) przyjmujący zlecenie dostarczył transport zamówionej śliwki. Na miejscu okazało się, że w obszarze ładunkowym przebywał cudzoziemiec. Z przekazanych przez niego informacji wynikało, iż pochodzi z Afganistanu. Dokonano inspekcji pojazdu, gdzie

stwierdzono ok. 20 cm przecięcie plandeki z tyłu samochodu. W jednym miejscu w obszarze ładunkowym, na streczu palety z towarem, stwierdzono wyraźne zacieki o żółtej barwie. Decyzją z dnia 28 marca 2017 roku Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny nakazał zniszczenie zaimportowanego towaru ze względu na naruszenie warunków transportu żywności. Na kwotę objętą żądaniem pozwu złożyły się: cena zakupu śliwek, koszt ich utylizacji oraz przewiezienia ładunku z miejsca składowania do miejsca utylizacji.

W odpowiedzi na pozew pozwany A. S. wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powódki na jego rzecz kosztów procesu. W uzasadnieniu wskazał, że nie ponosi odpowiedzialności za wyrządzone szkody, bowiem cudzoziemiec dostał na się na obszar ładunkowy pojazdu na etapie załadunku w Serbii albo na etapie, gdy pojazd był objęty dozorem celnym w Serbii, a zatem w okolicznościach, w których pozwany nie sprawował nadzoru nad pojazdem. Dodał również, że zniszczenie towaru nastąpiło w postępowaniu administracyjnym, w którym powódka nie wykazała stosownej inicjatywy w obronie swoich praw, w związku z czym zniszczenie towaru (szkoda) nie miała związku z umową przewozu.

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

A. S. prowadzi działalność gospodarczą pod firmą (...) z siedzibą w (...). W przeważającej części wykonywana przez działalność gospodarczą sprowadza się do transportu drogowego towarów ((...) 49.41.Z).

(bezsporne; odpis z (...), k. 18; polisa ubezpieczeniowa, k. 32)

W dniu 21 marca 2017 r. (...) Sp. z o.o. z siedzibą w (...) kupiła od spółki (...) d o.o. w (...) (Serbia) suszoną śliwkę o łącznej wadze brutto 21.000 kg, za cenę 41.600 USD (według kursu z dnia 8 marca 2017 roku 169.802,88 zł). Wskazane podmioty współpracowały ze sobą od kilku lat wcześniej.

(bezsporne; faktura zakupu śliwek z załącznikami, k. 60, 62-64; potwierdzenie przelewu, k. 61; dokumenty okołozakupowe, k. 528-581; zeznania przedstawicieli powódki W. C., k. 513v-514 i M. T. (1), k. 514-514v)

W marcu 2017 r. (...) Sp. z o.o. z siedzibą w D. zawarła z A. S. umowę przewozu towarów w postaci w/w zakupionej śliwki w ilości 2.000 kartonów o łącznej wadze brutto 21.000 kg, w ruchu międzynarodowym w relacji L. (Serbia) – D. (Polska). Strony ustaliły wynagrodzenie za usługę w wysokości 1.000 euro.

(bezsporne; odpis KRS, k. 14-17, zlecenie transportowe, k. 48; korespondencja mailowa, k. 49-51; dokument CMR, k. 22, k. 26-27; faktura dokumentująca zakup śliwki, k. 60; raporty kontroli jakości, k. 52-58; faktura proforma, k. 59; zeznania przedstawiciela powódki W. C., k. 513v-514; zeznania pozwanego, k. 515-515v)

W dniu 24 marca 2017 roku zatrudniony przez A. S. kierowca transportu przybył na teren Agencji (...) w (...) (ul. (...), (...)). Na miejsce udała się też pracownica powódki (...), gdzie spotkała się z przedstawicielami Inspektoratu Jakości Handlowej (...), przedstawicielem Państwowej Powiatowej Inspekcji Sanitarnej oraz pracownikiem Agencji (...). W toku oględzin pojazdu dostrzeżono rozcięcie plandeki z tyłu samochodu, w którym „ukazały się oczy” nieznanej obecnej osoby. Niezwłocznie wezwano funkcjonariuszy Służby Celnej, którzy poinformowali Straż Graniczną, Policję oraz Inspekcję Transportu Drogowego. Po wspólnym otwarciu obszaru ładunkowego przez funkcjonariuszy okazało się, że przebywał w nim cudzoziemiec pochodzący z Afganistanu. W jednym miejscu, na streczu palety z towarem, stwierdzono wyraźne zacieki barwy żółtej.

(bezsporne; dokumentacja z postępowania przygotowawczego, k. 592-661; artykuły w prasie, k. 68-73; zeznania świadków: I. K., k. 223v-224v, D. S., k. 224v-225, M. K., k. 225-226v)

W dniu 28 marca 2017 roku Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny wydał decyzję administracyjną nakazującą zniszczenie zaimportowanego towaru ze względu na naruszenie szczególnych warunków transportu. Dnia 7 kwietnia 2017 roku, po uzyskaniu zgody Naczelnika Urzędu (...)w (...), przewieziono towar na miejsce utylizacji. Tego samego dnia rozpoczęto proces niszczenia towaru na linii spalania. Proces zakończył się w dniu 8 kwietnia 2017 roku o godz.

3:30. Powódka pokryła koszty utylizacji śliwek i ich transportu na miejsce utylizacji w łącznej kwocie 17.742,00 zł brutto, a także kwotę 590,40 zł z tytułu kosztów związanych z usługami agencji celnej.

(bezsporne; decyzje administracyjne, k. 35-47; decyzja Naczelnika (...) - (...) Skarbowego w (...), k. 43; protokół spalenia towaru z dnia 13 kwietnia 2017 roku wystawiony przez P.P.H. (...) Sp. z o.o., k. 19; faktura VAT z dnia 18 kwietnia 2017 roku wystawiona przez PHU (...), k. 28; potwierdzenie przelewu, k. 29; faktury VAT wystawione przez (...) S.A., k. 23-24; karta przekazania odpadu, k. 30-31; protokół kontroli, k. 34; pisma składane w postępowaniach administracyjnych, k. 79-82, k. 118-148; korespondencja mailowa, k. 86-95; dokumenty administracyjne, k. 242-445; zeznania świadka I. R., k. 226v-227; zeznania przedstawiciela powódki M. T. (1), k. 514-514v)

W dniu 28 marca 2017 roku powódka złożyła reklamację usługi wykonanej przez pozwanego. W odpowiedzi z 2 czerwca 2017 roku pozwany odrzucił reklamację, nie przyjmując odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę zarówno co do zasady, jak i wysokości.

(bezsporne; reklamacja, k. 65-66; odpowiedź na reklamację, k. 20-21; wezwania do zapłaty, k. 67, 74-78, 83-85)

Cudzoziemiec wszedł do obszaru ładunkowego naczepy pozwanego przed założeniem plomb celnych.

(dowody: opinia biegłego z zakresu techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego, k. 677-683; opinia uzupełniająca, k. 719-728; pismo komendanta SG ppłk (...), k. 645; protokół przesłuchania (...), k. 655; zeznania świadka (...), k. 223v-224v)

Zgodnie ze sztuką zawodową transport żywności tranzytem powinien odbywać się jedynie w szczelnych środkach transportu (np. skrzynia kontenerowa). Przewożenie żywności w innej formie (np. plandeki) ułatwia osobom nieuprawnionym dostanie się do obszaru ładunkowego.

(dowód: opinia biegłego z zakresu techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego, k. 677-683; opinia uzupełniająca, k. 719-728)

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Powództwo jako zasadne, podlegało uwzględnieniu w całości.

Stan faktyczny ustalony w sprawie pozostawał w większości niesporny między stronami procesu. Sporne kwestie zostały ustalone na podstawie przedłożonych przez strony dokumentów, których prawdziwość nie była kwestionowana, a Sąd rozpoznający sprawę nie znalazł podstaw do podważania ich rzetelności. Sąd oparł się także na przedstawionej w sprawie opinii biegłego z zakresu techniki motoryzacyjnej i ruchu drogowego.

Niekwestionowaną przez strony postępowania okolicznością był fakt, że między powódką a pozwanym doszło do zawarcia umowy przewozu towaru w ruchu międzynarodowym, oraz fakt wykonania tego przewozu. Spór w niniejszej sprawie sprowadzał się do oceny prawnej zaistniałego zdarzenia oraz kwestii ustalenia podmiotu odpowiedzialnego za dostanie się do skrzyni ładunkowej pojazdu cudzoziemca. Zdarzenie to bowiem wiązało się z naruszeniem obowiązujących norm bezpieczeństwa w przewozie towaru szczególnej ostrożności (żywności), skutkującym finalnie koniecznością zniszczenia towaru o wartości 169.802,88 zł, a także poniesienia kosztów utylizacji śliwek w łącznej wysokości 17.742,00 zł i kosztów uzyskania niezbędnej dokumentacji od Agencji (...) w wysokości 590,40 zł.

Oceniając zasadność roszczeń powoda, w pierwszej kolejności należało ustalić przepisy właściwe do zastosowania na gruncie niniejszej umowy. Zgodnie z art. 1 ust. 1 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (dalej jako: Konwencja CMR) z dnia 19 maja 1956 roku (Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238), Konwencję tą stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się. Uwzględniając fakt, że Rzeczpospolita Polska jest krajem umawiającym się w

rozumieniu powołanego przepisu, konieczność zastosowania w niniejszej sprawie Konwencji CMR nie powinna budzić wątpliwości.

Zgodnie z regulacją art. 17 ust. 1 Konwencji CMR przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. W doktrynie sporne jest, czy odpowiedzialność przewoźnika oparta na postanowieniach Konwencji CMR, jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka czy odpowiedzialnością na zasadzie winy (art. 17 ust. 1). Niezależnie od powyższego przepisy Konwencji CMR stanowią wprost, że przewoźnik może być zwolniony z tej odpowiedzialności wyłącznie z przyczyn, o których mowa w art. 17 ust. 2 i 4 Konwencji. Stosownie do zasad dowodzenia ustanowionych w art. 18 Konwencji CMR, chcąc uwolnić się od odpowiedzialności przewoźnik ma obowiązek uprawdopodobnić, że zachodzi jedna z przyczyn egzoneracyjnych wymienionych w ust. 4 art. 17 Konwencji CMR. Uprawdopodobnienie nie jest wystarczające w przypadku powoływania się przewoźnika na wyłączenie odpowiedzialności, o którym mowa w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR. Przyczyny egzoneracyjne wymienione w tym przepisie przewoźnik obowiązany jest bowiem udowodnić.

Zgodnie z treścią art. 17 ust. 2 Konwencji CMR przewoźnik 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. Przesłanki wyłączające odpowiedzialność przewoźnika - jako odstępstwo od zasady sformułowanej w art. 17 ust. 1 Konwencji - nie mogą być interpretowane szeroko. Chodzi w nich o zdarzenie pochodzące z zewnątrz, którego nie można było przewidzieć i którego następstwom nie można było zapobiec, mimo dołożenia staranności niezbędnej w stosunkach danego rodzaju.

W toku postępowania dowodowego w niniejszej sprawie ustalono, że cudzoziemiec, którego przebywanie w obszarze ładownym pojazdu w bezpośredni sposób rzutowało na konieczność dokonania późniejszej utylizacji towaru, dostał się do obszaru ładownego przed założeniem plomb celnych. Konkluzja ta wynika zarówno z zeznań świadków, którzy wskazali, że kierowca najprawdopodobniej nie miał świadomości obecności imigranta w obszarze ładownym (jak zeznali, po ujawnieniu cudzoziemca kierowca „był w szoku”), z zeznań złożonych w toku postępowania karnego (w tym również twierdzeń samego imigranta), jak również z opinii biegłego sądowego sporządzonej na potrzeby niniejszej sprawy.

Kierowca pozwanego, a więc w rozumieniu Konwencji CMR – przewoźnik, ma obowiązek dochować należytej staranności w transporcie towaru, a więc kontrolować jego stan, w tym stan obszaru ładownego (stan planeki, wygięcia w kontenerze, zerwanie firany itp.) przez cały czas trwania/wykonywania usługi przewozu, oraz niezwłocznie podejmować odpowiednie działania w sytuacji, w której wykryje jakiegokolwiek naruszenia czy inne nieprawidłowości w tym zakresie.

W niniejszej sprawie, zdaniem Sądu, pozwany nie dochował należytej staranności w przewozie towaru, zleconym przez powódkę. Z zeznań świadków wynika, że kierowca podczas ujawnienia cudzoziemca był „zszokowany i bardzo zdenerwowany”. Uwzględniając fakt wynikający z w pełni wiarygodnej w tej materii opinii biegłego sądowego, że imigrant dostał się tam przed założeniem plomb celnych, należy uznać, że przed założeniem tych plomb kierowca nie zweryfikował należyście ani stanu ładunku ani stanu planeki. W przeciwnym razie, z pewnością zauważyłby obecność osoby nieuprawnionej w obszarze ładownym wewnątrz naczepy, w której przewożono żywość.

W tym miejscu należy zauważyć, że strona pozwana starała się na gruncie niniejszej sprawy przeforsować tezę, że jeżeli imigrant dostał się na obszar ładunkowy pojazdu pozwanego już w czasie załadunku towarów, a nie po zakończeniu tego załadunku, to przewoźnik zwolniony jest z odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną w związku z dostaniem się do obszaru ładunkowego naczepy nieupoważnionej osoby.

Trzeba jednak pamiętać, że pozwany jest podmiotem profesjonalnie świadczącym od wielu lat usługi transportowe, także w ruchu międzynarodowym. W doktrynie przyjmuje się zaś jednoznacznie, że na przewoźniku ciąży obowiązek współpracy przy czynnościach załadunkowych oraz czuwania nad bezpieczeństwem przewożonego towaru. Ze względu

na to, że przewoźnik jest profesjonalistą w zakresie przewozu, nie powinien jedynie przyglądać się czynnościom ładunkowym nadawcy i rozładunkowym odbiorcy, ale współdziałać z nimi w taki sposób, aby dzięki jego kwalifikacjom czynności te zostały wykonane w sposób prawidłowy, tj. aby nie doszło do powstania szkody (vide: T. Szanciło, Prawo przewozowe. Komentarz, Warszawa 2008).

Przy założeniu, że cudzoziemiec wszedł na pokład pojazdu już w czasie załadunku, trzeba wskazać, że przewoźnik odpowiedzialny jest za szkodę wyrządzoną w którymkolwiek momencie przewozu. Na gruncie Konwencji CMR chodzi bowiem o szkody powstałe w szeroko rozumianym czasie przewozu. Czas ten obejmuje przy tym nie tylko okres rzeczywistego przemieszczenia towaru, lecz także cały czas sprawowania nad nim pieczy przez przewoźnika (vide: J.G. H., H. für S., s. 100; K. H., D. H. des F., s. 61 i 67).

Tym samym, w ocenie Sądu, wydaje się oczywiste, że gdyby kierowca pozwanego w sposób należyty nadzorował przewożony towar, sprawdził stan plandeki czy obszar ładunkowy pojazdu, to z pewnością zauważyłby, że w pojeździe przebywa osoba nieuprawniona. Innymi słowy, nawet gdyby podzielić, skądinąd wątpliwe twierdzenie pozwanego, że dostanie się imigranta do obszaru ładunkowego pojazdu w trakcie załadunku, wyłącza jego odpowiedzialność z szkody, to in casu odpowiedzialność ta i tak powstała przez sam fakt „podrózowania” cudzoziemca wewnątrz naczepy z żywnością. Toteż należy uznać, że przynajmniej przez kilka dni rzeczonoego przewozu kierowca, a w konsekwencji sam pozwany, nie sprawował należytej pieczy nad przewożonym towarem. Szkody w niniejszej sprawie nie wyrządził zaś bezpośrednio sam fakt przedostania się imigranta do obszaru ładunkowego pojazdu, ale jego kilkudniowa obecność w naczepie z żywnością.

Jedynie na marginesie warto zwrócić uwagę na niezbyt spójne i nie do końca logiczne zeznania kierowcy (...)w zakresie, w którym podał on, że „uczestniczył w załadunku i sprawdzał, czy towar jest nieuszkodzony”, że „przed założeniem plomby celnicy wchodzili do samochodu i liczyli palety”, że „na granicy był wykonywany rentgen pojazdu, ale nic nie wykazał” (k. 223v-224). Powyższe twierdzenia nie przekonują, bo gdyby faktycznie kierowca i celnicy sprawdzili należycie stan obszaru ładunkowego pojazdu, to najprawdopodobniej kierowca lub celnicy zauważyliby w pojeździe obecność cudzoziemca albo przynajmniej przygotowaną dla niego wnękę w obszarze między paletami z towarem.

Z drugiej strony, w ocenie biegłego sądowego (...), „jedynym możliwym sposobem dostania się do przestrzeni ładunkowej był okres podczas załadunku przed założeniem plomby w miejscowościach L. lub S.” (k. 721), przy czym biegły nie był w stanie ustalić, kiedy imigrant dostał się do wnętrza naczepy, czy w L. czy w S.. P. analogiam, „nie był też w stanie jednoznacznie ustalić, w jaki sposób po dostaniu się do skrzyni ładunkowej ukrył się w środku naczepy w pierwszej fazie podróży” (k. 722).

Niezależnie od tego, w jakim czasie i miejscu imigrant dostał się do obszaru ładunkowego pojazdu pozwanego, faktem jest, że „uczestniczył w transporcie śliwek”, co w efekcie przełożyło się na konieczność utylizacji przewożonego towaru. Warto pamiętać, że kierowca pozwanego sam zeznał, że „do jego obowiązków należy zawsze sprawdzenie czy wszystko jest zamocowane i sprawdzenie listy, czy wszystko się zgadza”. Wymieniony świadek zeznał też stanowczo, że „odpowiada za załadunek żeby nie był zniszczony” oraz że „odpowiada też za to żeby nikt nie wszedł na załadunek” (k. 224). Skoro więc cudzoziemiec „wszedł na załadunek” i uczestniczył w transporcie żywności, to przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną tym zdarzeniem. Nie może być tutaj mowy o ziszczeniu się którejkolwiek z przesłanek wyłączających odpowiedzialność przewoźnika, zredagowanych w art. 17 ust 2 lub 4 Konwencji CMR.

Również w ocenie biegłego sądowego (...), którą to ocenę Sąd Okręgowy podziela, „to na przewoźniku ciąży obowiązek monitorowania rozmieszczenia towaru, jak i sprawdzenia czy w skrzyni ładunkowej nie ma osób trzecich, czy innych czynników zewnętrznych” (vide: k. 683).

Doktryna także stoi na stanowisku, zgodnie z którym „uzasadniony jest pogląd, że z przepisów Konwencji CMR wynika wymóg najwyższego, ale realnie osiągalnego, stopnia staranności (wymóg taki, wysnuty z postanowienia art. 17 ust. 2 CMR, formułuje Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 7 listopada 1995 r., I ACr 606/95, OSP 1998, z. 10, poz. 172 z głosem K. Wesołowskiego, zob. też M. Stec, Odpowiedzialność cywilna..., s. 127). Teza ta znajduje potwierdzenie w innych postanowieniach Konwencji, określających oczekiwania dowodowe w odniesieniu do przewoźnika dążącego do

uwolnienia się od odpowiedzialności. Chodzi tu o postanowienia art. 18 ust. 4 w zw. z art. 17 ust. 4 lit. d oraz art. 18 ust. 5 w zw. z art. 17 ust. 4 lit. f CMR. Konwencja wyraźnie stanowi tu o konieczności udowodnienia przedsięwzięcia wszelkich obowiązujących go w danych okolicznościach środków. Takie ujęcie zagadnienia, w szczególności wymóg podjęcia wszelkich (a zatem nie tylko rozsądnych, normalnie wymaganych czy ekonomicznie uzasadnionych) środków, w istocie wyznacza rygorystyczną, najwyższą miarę staranności przewoźnika i osób, do których usług się odwołuje przy wykonywaniu umowy” (tak D. A., D. D., K. W., Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz, LEX 2015, Nb 35).

W ocenie tut. Sądu, pozwany występując w roli przewoźnika, nie sprostął w/w wymaganiom i nie wykazał, by przedsięwziął wszelkie możliwe i obowiązujące go środki nadzoru nad przewożoną żywnością. W konsekwencji nie udowodnił, aby w okolicznościach badanej sprawy spełnił nałożony na przewoźnika mocą Konwencji CMR wymóg zachowania najwyższego stopnia staranności.

W literaturze przedmiotu podnoszone jest, że uszkodzenie towaru w rozumieniu art. 17 ust. 1 Konwencji CMR „ma miejsce także w sytuacjach, gdy towar na skutek naruszenia warunków przewozu, w szczególności przekroczenia terminu przewozu lub złamania zakazu kontaktu z innymi towarami czy ludźmi, utracił wartość handlową, niezależnie od tego, czy zaszły w nim zmiany jakościowe. Istotne jest jednak, aby eliminacja towaru z obrotu wynikała z przyczyn obiektywnych (np. postanowień obowiązującego prawa), a nie z nieznanych przewoźnikowi założeń (polityki) odbiorcy” (tak D. A., D. D., K. W., Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz, LEX 2015, Nb 14).

W ocenie Sądu Okręgowego, notoryjny jest fakt, że sporo w transporcie żywności przewożonej dla powódki, uczestniczyła osoba nieuprawniona, która z uwagi na czas trwania przewozu i brak możliwości (po założeniu plomb) opuszczenia obszaru ładunkowego wnętrza naczepy, musiała tam załatwiać swoje potrzeby fizjologiczne (co jednoznacznie potwierdzili świadkowie, powołując się na dostrzeżone na paletach z towarem ślady żółtej cieczy), to cały przewożony towar musiał być zutylizowany. Dopuszczenie takiego towaru lub jego części do obrotu byłoby sprzeczne z obowiązującymi normami sanitarnymi. Pośrednio mogłoby zaś narazić powódkę na poważne konsekwencje finansowe, albowiem jak zeznał przedstawiciel powódki M. T., Spółce groziły ze strony kontrahentów kary umowne rzędu miliona złotych za brak dostosowania się do decyzji Sanepidu (vide: k. 514).

Sąd Okręgowy nie podzielił także pozostałych zarzutów podnoszonych przez pozwanego, stanowiących próbę uwolnienia się przezeń od odpowiedzialności z tytułu nienależytego wykonania umowy przewozu. Bez znaczenia dla istoty sporu pozostawała kwestia zarzucanego powódce „braku wystarczającej inicjatywy w działaniach zmierzających do zmiany decyzji administracyjnej o zniszczeniu towaru”, tudzież innych, domniemanych zaniechań powódki, skutkujących ostatecznym zniszczeniem towaru.

Wskazać należy, że środki transportu mają przede wszystkim gwarantować szczelność i spełniać wymagania sanitarne. Pojęcie „wymagania sanitarne” nie zostało zdefiniowane wprost w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywienia i żywności (tekst jedn.: Dz.U. 2019, poz. 1252), jakkolwiek sformułowano tu definicję „wymagań higienicznych”. Taki tytuł nosi cały dział IV, którego przepisy wielokrotnie odsyłają do załącznika nr II Rozporządzenia (WE) nr 882/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie kontroli urzędowych przeprowadzanych w celu sprawdzenia zgodności z prawem paszowym i żywnościowym oraz regulami dotyczącymi zdrowia zwierząt i dobrostanu zwierząt, w którym określone zostały m.in. wymagania higieniczne dla transportu (rozdział IV załącznika II do rozporządzenia Nr 852/2004). Poza tym w dziale tym zawarto przepis będący upoważnieniem ustawowym do określenia w drodze rozporządzenia szczególnych wymagań higienicznych w zakresie transportu morskiego cukru surowego luzem oraz płynnych olejów i tłuszczów luzem (art. 70 u.b.ż.ż.). W związku z tym, że zarówno w powołanej ustawie, jak i w rozporządzeniu Nr 852/2004 używane jest określenie „wymagania higieniczne”, to w braku odrębnej regulacji dotyczącej pojęcia „wymagania sanitarne”, zasadna wydaje się zbliżona, jeśli nie tożsama wykładnia obu tych pojęć.

Z powołanego załącznika II do rozporządzenia Nr 852/2004 wynika zaś, że transportery i kontenery używane do przewozu środków spożywczych muszą być utrzymywane w czystości i w dobrym stanie technicznym, aby chronić środki spożywcze przed zanieczyszczeniem, i nie mogą być używane do transportowania niczego poza środkami spożywczymi, jeśli mogłoby to prowadzić do zanieczyszczenia. Poza tym, w miarę potrzeby, transportery i kontenery wykorzystywane do przewożenia środków spożywczych muszą być przystosowane do utrzymania w nich właściwej temperatury i jej kontrolowania (vide: P. Wojciechowski [w:] Bezpieczeństwo żywności i żywienia. Komentarz, red. A. Szymecka-Wesołowska, Warszawa 2013, art. 84).

W ocenie Sądu Okręgowego, jest poza sporem, że przebywanie przez kilka dni osoby trzeciej na terenie obszaru ładownego naczepy, bez możliwości opuszczenia tego obszaru, skutkowało realną możliwością zanieczyszczenia przewożonej żywności, choćby z uwagi na konieczność załatwiania potrzeb fizjologicznych przez imigranta. Okoliczność tę potwierdzają ujawnione w toku postępowania wyjaśniającego plamy „żółtej cieczy” na jednym z kartonów ze śliwką.

Zgodnie z przepisem art. 19 rozporządzenia Nr 882/2004 w brzmieniu obowiązującym w okresie będącym przedmiotem postępowania żywność z państw trzecich, które nie są zgodne z prawem paszowym lub żywnościowym, podlegają urzędowemu zatrzymaniu przez właściwy organ. Po wysłuchaniu podmiotów gospodarczych prowadzących przedsiębiorstwo żywnościowe, odpowiedzialnych za przesyłkę, właściwy organ podejmuje w odniesieniu do żywności, następujące środki, takie jak polecenie zniszczenia żywności.

Nie można mieć również wątpliwości odnośnie do tego, że w adekwatnym związku przyczynowym z poniesioną przez powódkę szkodą w postaci utraty zakupionego przez nią towaru, wiążą się koszty poniesione na rzecz Agencji (...) oraz koszty utylizacji tego towaru. Jest logiczne, że gdyby nie doszło po stronie przewoźnika do zaniedbań w zakresie nadzoru nad przewożonym ładunkiem, to rzeczony koszt nigdy by nie powstały.

Mając powyższe na uwadze, Sąd pominął na podstawie art. 235² § 1 pkt 2 i 5 k.p.c. wnioski dowodowe pozwanego o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłych z zakresu bezpieczeństwa żywności oraz towaroznawstwa. Trzeba bowiem podkreślić, że kwestia konieczności utylizacji towaru wynikała in casu bezpośrednio z przepisów ustawy, a znalazła odzwierciedlenie w decyzji administracyjnej Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego. Pomijając zaś wniosek pozwanego o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu towaroznawstwa Sąd miał na uwadze fakt, że zgodnie z unormowaniami Konwencji CMR odszkodowanie odnosi się do poniesionych przez poszkodowanego strat (w tym wypadku kwoty zakupu towaru – art. 23 Konwencji CMR), nie zaś do kwoty towaru określonej przez osobę trzecią, na podstawie szacunkowych danych.

W tym stanie rzeczy Sąd Okręgowy, na podstawie art. 17 ust. 1 Konwencji CMR oraz art. 354 k.c. w zw. z art. 355 § 2 i art. 361 k.c., uwzględnił powództwo w całości. Rozstrzygnięcie w przedmiocie odsetek ustawowych uzasadniało brzmienie regulacji art. 481 k.c. (vide: k. 74-76).

O kosztach procesu Sąd rozstrzygnął na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Z uwagi na fakt, że pozwany przegrał sprawę w całości, obowiązany jest zwrócić powódcie na jej żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). W niniejszej sprawie powódka poniosła koszty obejmujące opłatę sądową od pozwu w kwocie 9.257 zł, wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w kwocie 5.400 zł i opłatę skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł.

Z uwagi na fakt, że w toku postępowania powstały wydatki związane z koniecznością dopuszczenia dowodu z uzupełniającej opinii biegłego sądowego, a należność z tego tytułu została tymczasowo wypłacona ze środków Skarbu Państwa, w punkcie III wyroku, na podstawie art. 113 u.k.s.c. w zw. z art. 98 k.p.c., Sąd orzekł o ściągnięciu od pozwanego jako strony przegrywającej sprawę kwoty 639,40 zł tytułem tych kosztów.

Sędzia (del.) Maciej Rzewuski