

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 23 maja 2013 r. powód (...) sp. z o.o. w W. wniósł o zasądzenie od pozwanego T. K. kwoty 5.366,44 złotych wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 30 marca 2013 r. do dnia zapłaty oraz kosztami procesu według norm przepisanych. Podstawą powództwa wskazaną w uzasadnieniu było żądanie zapłaty wynagrodzenia z tytułu zawartej umowy przewozu artykułów spożywczych na trasie S. (P.) H. (W.) ( pozew k. 2-8).

W dniu 29 maja 2013 r. Sąd wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym w sprawie o sygn. akt XVI GNc 2991/13, w którym orzekł zgodnie z żądaniem pozwu (nakaz zapłaty k. 44).

Na skutek sprzeciwu pozwanego z dnia 21 czerwca 2013 r. nakaz utracił moc. Strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów procesu według norm przepisanych. Uzasadniając swoje stanowisko pozwany nie kwestionując okoliczności zawarcia umowy przewozu nr (...), podkreślił że po dokonaniu załadunku kierowca powodowej spółki potwierdził w dokumencie (...), że towar został prawidłowo rozmieszczony na paletach oraz prawidłowo załadowany. Powodowa spółka nie wykonała umowy w sposób prawidłowy albowiem towar nigdy nie został doręczony odbioru, a to z uwagi na jego uszkodzenie. Pozwany wskazał, że gdyby towar pozostał w stanie nieuszkodzonym i możliwym do wyładowania, zostałby z pewnością wyładowany na miejscu przeznaczenia a umowę można byłoby uznać za wykonaną. T. K. zaprzeczył również aby zlecał powodowi jakikolwiek transport powrotny z W. do P. ( sprzeciw k. 53-58).

W kolejnych pismach procesowych strony podtrzymały dotychczasowe stanowiska w sprawie (pismo procesowe pełnomocnika pozwanego k. 107-110; pismo procesowe pełnomocnika powoda k. 117-120).

Postanowieniem wydanym na rozprawie w dniu 23 grudnia 2013 r. Sąd dopuścił dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu transportu drogowego oraz transportu towarów niebezpiecznych na okoliczność warunków transportu towaru, w celu określenia czy towar był właściwie zabezpieczony i zapakowany przez nadawcę oraz określenia czy na uszkodzenia opakowań zewnętrznych towaru miał wpływ brak kątowników zabezpieczających oraz nadmierne spiętrzenie kartonów (postanowienie k. 93). Opinia została sporządzona i złożona do akt sprawy (opinia k. 141-146).

Postanowieniem z dnia 7 maja 2014 r. Sąd dopuścił dowód z uzupełniającej, pisemnej opinii biegłego sądowego mgr inż. D. P. celem ustosunkowania się do wniosków i twierdzeń zawartych w piśmie procesowym pełnomocnika pozwanego z dnia 30 kwietnia 2014 r. (postanowienie k. 167). Opinia została sporządzona i złożona do akt sprawy (opinia uzupełniająca k. 182-184).

Postanowieniem z dnia 23 marca 2015 r. Sąd dopuścił dowód z uzupełniającej, ustnej opinii biegłego sądowego mgr inż. D. P. (opinia ustna k. 227-228v).

Na ogłoszeniu wyroku w dniu 30 marca 2015 r., stawił się pełnomocnik strony powodowej; w imieniu pozwanego nikt się nie stawił – prawidłowo zawiadomiony o terminie (protokół z publikacji orzeczenia k. 229).

### ***Na podstawie materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:***

W dniu 23 listopada 2012 r. T. K. prowadzący działalność gospodarczą pod firmą (...) zawarł z (...) sp. z o.o. w W. (dalej: (...) (...)) umowę przewozu artykułów spożywczych na trasie S. (P.) do H. (W.). Załadunek towaru w postaci płatków musli miał miejsce w dniu 26 listopada 2012 r. w S.. Były to 22 palety wyrobów pakowanych w zbiorczych pudłach tekturowych piętrzonych na paletach do znacznej wysokości i owinięte folią rozciągliwą. Część palet z pudłami dodatkowo zabezpieczona była kątownikami tekturowymi. Nadawcą (załadowcą) towaru, zgodnie z treścią listu przewozowego, była firma (...) A. K. sp. j. ( dowód: zlecenie transportowe k. 14; specyfikacja towaru k. 15-16; zeznania świadka S. S. k. 88-91).

Towar został załadowany. Palety załadowane na samochód zabezpieczone zostały na czas transportu belkami rozporowymi. Przewoźnik w dniu 28 listopada 2012 r. dotarł do odbiorcy – (...) na W.. Na miejscu wyładunku stwierdzono uszkodzenia zewnętrzne kartonów zbiorczych w dolnych warstwach palet. Wykonano również dokumentację fotograficzną uszkodzeń (dowód: dokumentacja fotograficzna k. 22-25; zeznania świadka S. S. k. 88-91; zeznania świadka A. S. k. 91-93).

Odbiorca odmówił przyjęcia towaru. W tej sytuacji została podjęta decyzja o powrocie towaru do nadawcy – firmy (...) A. K. sp. j. (...) Log przyjęła zlecenie powrotne z W. do S.. Zlecenie transportowe na powrót z towarem do P. zostało przekazane telefonicznie A. S., który następnie informację tą przekazał kierowcy (dowód: korespondencja e-mail k. 26-28; zeznania świadka S. S. k. 88-91; zeznania świadka A. S. k. 91-93).

Na uszkodzenia opakowań wpływ miało nadmierne spiętrzenie pudeł oraz zbyt wysoki ładunek przy słabszym połączeniu dolnych warstw z paletami przez niedostateczne owinięcie jednostek transportowych folią rozciągliwą, uniemożliwiających przemieszczanie się palet, w wyniku których pudła wystawały poza obrys palet i przekroczona została ich wytrzymałość. Wysokość spiętrzonych opakowań spowodowała, że jednostki paletowe były bardzo wrażliwe na działanie sił poprzecznych i wywołały ich małą stabilność. Dodatkowo na uszkodzenia przesyłki mogło mieć wpływ rozmieszczenie palet przez nadawcę na skrzyni ładunkowej samochodu ponieważ ładunek stanowiły palety o różnych wymiarach i mógł zaistnieć przypadek niedostatecznego zestawienia palet i wystąpienia wolnych przestrzeni pomiędzy nimi. Natomiast brak kątowników zabezpieczających nie miał wpływu na uszkodzenia opakowań zewnętrznych towaru (dowód: opinia biegłego sądowego k. 144-145; opinie uzupełniające biegłego sądowego k. 182-184, k. 227-228v).

W dniu 30 listopada 2012 r. przewoźnik dostarczył towar we wskazane miejsce do nadawcy. Na miejscu sporządzony został protokół uszkodzeń. Po wypakowaniu okazało się, że uszkodzeniu uległy jedynie zewnętrzne opakowania zbiorcze. Sam towar był w stanie nienaruszonym. Wobec zaistniałej sytuacji T. K. poinformował (...) Log, że klient nie obciąży go żadnymi dodatkowymi kosztami biorąc pod uwagę brak uszkodzeń towaru. Jednocześnie odmówił uregulowania należnej (...) Log kwoty wynikającej z samego transportu na miejsce rozładunku i z powrotem do nadawcy (dowód: list przewozowy (...) k. 17; oświadczenie z dnia 3 grudnia 2012 r. k. 18; protokół z dnia 30 listopada 2012 r. k. 29; korespondencja e-mail k. 30).

W dniu 12 lutego 2013 r. (...) (...) wystawił T. K. fakturę VAT nr (...) na łączną kwotę 5.366,44 złotych, na którą to kwotę składały się koszty usługi przewozu na trasie P. W. oraz usługi przewozu na trasie W. P.. Termin zapłaty został wskazany na dzień 29 marca 2013 r. Koszt transportu powrotnego nie był wyższy od wynagrodzenia za transport na W.. Nie została doliczona żadna dodatkowa opłata za przestój ( dowód: faktura VAT k. 31; zeznania świadka A. S. k. 91-93).

W dniu 18 lutego 2013 r. T. K. poinformował (...) (...), iż odmawia przyjęcia w/w faktury VAT, w związku z powrotem towaru do nadawcy. Wskazał, że towar został zwrócony na załadunku w związku z uszkodzeniem. Palety były poprzecyłane i wynikało to z niewłaściwego zabezpieczenia towaru. Po przepakowaniu towar został ponownie wysłany do odbiorcy (dowód: korespondencja e-mail k. 32).

W związku z powyższym (...) (...) wystosował wezwanie do zapłaty za fakturę VAT nr (...). Podkreślono, że uszkodzenia towaru powstały z winy załadowcy, o czym świadczą odpowiednie wpisy w liście przewozowym (...) oraz w protokole z rozładunku ( dowód: wezwanie do zapłaty z dnia 25 lutego 2013 r. wraz z kserokopią książki nadawczej k. 33-34; pismo z dnia 5 marca 2013 r. wraz z kserokopią książki nadawczej k. 39-41).

W odpowiedzi na powyższe T. K. odmówił uregulowania żądanej kwoty, uzasadniając to tym, że kartony uległy przesunięciu na skutek niewłaściwego zabezpieczenia towaru przez kierowcę. Towar przechylił się co spowodowało uszkodzenie najniższej warstwy kartonów. Natomiast podczas samego załadunku ani kierowca ani też spedytor nie zgłaszali zastrzeżeń; uwagi nie zostały odnotowane na liście przewozowym (...). Przesunięcie towaru na paletach wynikało najprawdopodobniej z gwałtownej siły hamowania lub niewłaściwego zabezpieczenia towaru podczas

transportu. Przyznano jednocześnie, że po dokładnych oględzinach towaru w firmie (...) A. K. sp. j. stwierdzono uszkodzenia jedynie zewnętrznych opakowań kartonowych, a całość towaru po przepakowaniu nadawała się do dalszej odsprzedaży (dowód: pismo z dnia 28 lutego 2013 r. k. 38; pismo z dnia 12 marca 2013 r. k. 42).

Wobec powyższego (...) (...) wystąpił z żądaniem zasądzenia dochodzonej kwoty na drogę sądową (pозew k. 2-8).

Autentyczność złożonych do akt sprawy dokumentów nie była kwestionowana a jednocześnie żadna ze stron procesu nie żądała złożenia ich oryginałów. Aczkolwiek dokumenty te w większości stanowiły dokumenty prywatne w rozumieniu art. 245 k.p.c., to stosownie do treści art. 233 k.p.c. Sąd, dokonując ich oceny w ramach swobodnej oceny dowodów uznał je za wiarygodne i przydatne dla ustalenia faktycznego a w konsekwencji, poczynił na ich podstawie ustalenia faktyczne. Materialna moc dowodowa dokumentu prywatnego zależy bowiem od jego treści merytorycznej. O materialnej mocy dowodowej dokumentów prywatnych rozstrzyga sąd zgodnie z zasadą swobodnej oceny dowodów (por. art. 233; też K. Knoppek: Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 września 1985 roku, sygn. akt IV PR 200/85, PiP 1988, nr 5). Sąd, dokonując ich oceny w ramach swobodnej oceny dowodów uznał je za wiarygodne i przydatne dla ustalenia faktycznego.

Sąd dał wiarę w całości zeznaniom świadka S. S. (k. 88-91), który wykonywał przewóz towarów. Świadek zeznał, że nie brał udziału w załadunku. Stał za barierkami ochronnymi, za które nie miał prawa przejść, w odległości 1-1,5 m. Nie dotykał również ładowanego towaru. Zabezpieczył ładunek belkami rozporowymi aby się nie przesunął. Nie były zakładane plomby. Droga jaka została wyznaczona na przejazd była górzysta. Świadek, jak przyznał, jechał po woli bo leżał jeszcze śnieg, a drogi były wąskie i kręte. Na rozładunku okazało się, że kartony pogniotły się pod własnym ciężarem. Świadek skontaktował się telefonicznie ze swoim spedytorem – A. S., który kazał mu czekać do następnego dnia. Na drugi dzień okazało się, że świadek ma wracać z towarem do P.. W drodze powrotnej jechał tą samą trasą i uszkodzenia przy rozładunku były większe niż na W.. Świadek nie uczestniczył w przeładunku, nie pozwolono mu obserwować tego. Niemniej jednak jak wyjaśnił nie miał zastrzeżeń co do załadunku, ponieważ nie wiedział tak naprawdę jak ten towar ma być zabezpieczony. Sprawdzenie i dopilnowanie poprawności załadunku stanowiło obowiązek firmy, która ładowała transport.

Zeznania w/w świadka w pełni korespondowały z zeznaniami świadka A. S. (k. 91-93), który organizował transport na W.. Świadek potwierdził, że doszło do przesunięcia towaru na palecie, a w konsekwencji odbiorca odmówił przyjęcia towaru. Uszkodzeniu uległo opakowanie zbiorcze, a nie sam towar. Niemniej jednak, jak wyjaśnił świadek, odbiorca jest dość specyficznym podmiotem albowiem ma magazyny wysokiego składowania, co oznacza, że towar musi przyjechać prosty, nieprzechylony. Świadek osobiście prowadził rozmowy z pozwanym odnośnie odmowy przyjęcia towaru. Uzyskał odpowiedź, że nie ma możliwości przepakowania towaru i transport musi wrócić do nadawcy, do P..

Za wiarygodne Sąd uznał także zeznania świadka M. M. (k. 207-208), z zaznaczeniem nie wniosły one niczego szczególnego do sprawy. Jak podał świadek, nie miał on wiedzy co do tego kto ponosi winę za uszkodzony towar, jakie są przyczyny jego uszkodzenia. Nie brał on udziału w ładowaniu przedmiotowego towaru oraz nie znał S. S.. Nie wykonywał żadnych czynności przy tym konkretnym transporcie. Świadek posiadał ogólną wiedzę odnośnie tego jak wygląda załadowanie towaru przy tego rodzaju przewozie.

Ponadto Sąd oparł się na w pełni wiarygodnych opiniach pisemnych i ustnej uzupełniającej biegłego sądowego mgr inż. D. P.. Wskazać należy, iż w ocenie Sądu Rejonowego opinie te miały charakter kompletny, całościowy, a także sporządzone zostały przez biegłego z listy Prezesa Sądu Okręgowego w W., co do którego nie sposób twierdzić, iż zainteresowany był w rozstrzygnięciu na rzecz którejkolwiek ze stron postępowania. Zaznaczyć także należy, iż biegły sporządził opinie kompleksowo i zgodnie z postanowieniami Sądu. W ocenie Sądu opinie biegłego sądowego mgr inż. D. P., sporządzone na piśmie i ustnie są zupełne a przede wszystkim sporządzone przez osobę o odpowiednim doświadczeniu oraz niezbędnej wiedzy teoretycznej. Opinie są jednocześnie jasne i w pełni zrozumiałe, a wnioski wyciągnięte przez biegłego i sposób rozumowania są logiczne.

Uznając sprawę za dostatecznie wyjaśnioną Sąd postanowieniem wydanym na rozprawie w dniu 10 grudnia 2014 r. oddalił pozostałe wnioski dowodowe zgłoszone przez pełnomocników stron kierując się przede wszystkim zasadą ekonomiki procesowej.

### **Sąd Rejonowy zważył, co następuje:**

Powództwo podlegało uwzględnieniu w całości.

Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wynika, iż strony łączyła umowa przewozu. Przedmiotem przewozu były wyroby nadawcy firmy (...) A. K. sp. j. na trasie S. (P.) – H. (W.). Dokonując analizy zebranego w sprawie materiału dowodowego Sąd doszedł do przekonania, że powód wywiązał się z zawartej umowy zgodnie z jej treścią. Towar został dostarczony na miejsce rozładunku w terminie. Uszkodzenie opakowań zewnętrznych towaru nastąpiło z wyłącznej nadawcy (załadowcy). Przewoźnik nie mając wpływu na proces samego załadunku towaru na samochód, usługę transportową wykonał należycie.

W niniejszej sprawie zastosowanie znajdują przepisy Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów ((...)) sporządzonej w G. dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U.1962.49.238 zał.). Stosownie do treści art. 17 ust. 1 Konwencji przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub też jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru, a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

Odpowiedzialność przewoźnika określona w art. 17 ust. 1 Konwencji (...) opiera się na zasadzie ryzyka ( por. wyroki Sądu Apelacyjnego w W.: z dnia 7 listopada 1995 r., sygn. akt I ACr 606/95, OSA 1997 nr 7-8, poz. 45 oraz z dnia 12 listopada 1996 r., sygn. akt I ACr 673/96, OSA Sąd Apelacyjny w W. 1997 z. 2, str. 32-39, a także wyrok Sądu Okręgowego w W. z dnia 06 grudnia 2006 roku, sygn. akt XVI GC 1724/04, niepubl.). W uzasadnieniu wyrok Sądu Apelacyjnego w K. z dnia 27 września 2012 r., sygn. akt I ACA 854/12 podano w tym przedmiocie argumentację, według której wskazuje na to porównanie treści tej regulacji z odpowiednimi unormowaniami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.) oraz przepisami Kodeksu cywilnego, powołując również wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 października 1998 r., I CKN 152/98, Lex nr 1043958, a także pogląd wyrażony w doktrynie ( por. M. Stec, Umowa przewozu w transporcie towarowym, Zakamycze 2005, rozdział 8.2.3) przyjmujące, iż art. 65 Prawa przewozowego, którego treść jest, mimo pewnych różnic sformułowania, zbieżna z treścią art. 17 ust. 1 Konwencji (...), statuuje odpowiedzialność przewoźnika na zasadzie ryzyka. Podobnie pełna analogia zachodzi pomiędzy art. 17 ust. 2 Konwencji (...) i art. 65 ust. 2 Prawa przewozowego, normującymi wyczerpująco wyliczenie okoliczności zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności.

Odnosząc się do zarzutów strony pozwanej wskazać należy, że zgodnie z treścią art. 17 ust. 1 i ust. 2 Konwencji (...) przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie pomiędzy przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem niewynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Nadto uwzględniając postanowienia art. 18 ust. 2 – ust. 5 Konwencji (...) przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn: brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie; manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy (art. 17 ust. 4 lit. b) i lit. c) Konwencji (...)).

Zgodnie z powyższymi przepisami przesłankami odpowiedzialności przewoźnika za szkody powstałe w substancji towaru są: szkoda przybierająca postać utraty całkowitej lub częściowej bądź uszkodzenia przesyłki, okoliczności, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, a także wystąpienie związku przyczynowego pomiędzy okolicznością zaistniałą w czasie przewozu, z którą Konwencja (...) wiąże obowiązek odszkodowawczy,

tn. z okolicznością niemieszczącą się w zakresie przyczyn zwalniających przewoźnika z odpowiedzialności a szkodą oraz winą przewoźnika. Granice odpowiedzialności przewoźnika za szkody w substancji towaru i opóźnienie w przewozie wyznaczone są zatem okolicznościami egzoneracyjnymi przewoźnika wymienionymi w powyższym przepisie Konwencji (...).

Mając na względzie stan faktyczny niniejszej sprawy, szerzej należy omówić kwestię zwolnienia przewoźnika za zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstałe na skutek manipulowania, ładowania, rozmieszczania lub wyładowania towarów przez nadawcę lub odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy (art. 17 ust. 4 lit c) Konwencji (...)). Skorzystanie przez przewoźnika z wskazanej przesłanki egzoneracyjnej nie jest zasadniczo uzależnione od sprawdzenia przez przewoźnika prawidłowości załadunku (rozmieszczenia) przesyłki w samochodzie transportowym. Konwencja nie wymaga od przewoźnika sprawdzenia czy załadunek i rozmieszczenie towaru zostały wykonane w sposób prawidłowy. Zakłada się bowiem, że nadawca znając właściwości nadawanego do przewozu towaru w sposób prawidłowy dokonał tych czynności.

Konwencja (...) nie określa na której ze stron ciąży obowiązek dokonania czynności ładunkowych oraz rozładunkowych, pozostawiając to umowie. W braku postanowień umownych zastosowanie ma w tym przypadku art. 43 ustawy – Prawo przewozowe, zgodnie z którym obowiązek załadunku i rozładunku spoczywa na nadawcy i odbiorcy. W praktyce czynności ładunkowe dokonywane są w większości wypadków przez nadawców lub odbiorców. Szkada jaka powstaje w tym czasie nie jest objęta odpowiedzialnością przewoźnika, gdyż przewoźnik zgodnie z art. 17 ust. 1 Konwencji (...) odpowiada jedynie za szkody powstałe w okresie od przyjęcia towaru aż do jego wydania odbiorcy. Tymczasem gdy czynności ładunkowe dokonywane są przez nadawcę to poprzedzają moment przyjęcia przesyłki do przewozu.

W jednoznacznej ocenie Sądu powód wykazał, że szkoda w przesyłce, którą przewoził na zlecenie strony pozwanej nie powstała po powierzeniu mu przesyłki, lecz podczas jej załadunku. Nie budził wątpliwości Sądu także fakt, że strony zawarły umowę przewozu na podstawie, której powód przewoził rzeczy na zlecenie pozwanego, który był zobowiązany do zapłaty wynagrodzenia za wykonane przez powoda przewozy w oparciu o fakturę VAT wystawioną przez powoda. Sąd uznał, że pozwany nie udowodnił, iż powód wadliwie wykonał przewóz towaru. Co więcej, nawet jeżeli przyjąć pogląd przeciwny, tj. uznać, że na skutek wadliwego wykonania przewozu przez powoda po stronie pozwanej powstała szkoda, to ten fakt automatycznie nie zwalniał pozwanego z obowiązku zapłaty wynagrodzenia należnego powodowi. Pozwany powinien był bowiem wykazać wysokość poniesionej szkody, a następnie podnieść zarzut potrącenia, co skutkowałoby umorzeniem zobowiązania pozwanego wobec powoda w odpowiedniej wysokości. W tym miejscu należy wskazać, że powód zwrócił się do pozwanego, iż w razie podtrzymania stanowiska o odmowie wypłaty wynagrodzenia prosi o przesłanie oficjalnego roszczenia wraz z wyceną szkody, tak by strona powodowa mogła przekazać sprawę do swojego Ubezpieczyciela. Pozwany nie odniósł się do tego w żaden sposób.

Faktura VAT o nr (...) obejmowała wykonanie usługi wynikającej ze zlecenia nr (...) oraz usługi powrotnej wynikającej z dyspozycji ustnej pozwanego z dnia 29 listopada 2012 r. Świadczą o tym zeznania świadków – S. S. i A. S., jak również korespondencja e-mail z dnia 29 listopada 2012 r. Twierdzenia pozwanego o braku istnienia zlecenia powrotnego pozostają całkowicie sprzeczne z w/w dowodami. Powód wykonał zlecenie powrotne towaru do nadawcy na jego wyraźne polecenie, bez sprawdzenia stanu towaru w miejscu docelowym tj. u odbiorcy. Praktyka dokonywania zleceń transportowych za pomocą środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość stanowi stałą praktykę w obrocie gospodarczym, a jej skuteczność nie budzi wątpliwości Sądu.

Odnosząc się natomiast do zarzutów pozwanego dotyczących braku zgłoszenia uwag odnośnie załadunku towaru na samochód oraz samego ułożenia towaru na paletach stwierdzić należy, że pozostają one całkowicie bezpodstawne biorąc pod uwagę treść zeznań kierowcy S. S. oraz wnioski wyprowadzone w opinii biegłego sądowego. Podał on, że nie miał żadnej możliwości udziału w załadunku oraz weryfikacji jego prawidłowości. W praktyce czynności ładunkowe dokonywane są w większości wypadków przez nadawcy lub odbiorców. Tak też było w niniejszej sprawie. Należy w tym miejscu wskazać, że przepis art. 17 ust. 4 lit. c) Konwencji (...) ma zastosowanie w odniesieniu do szkód powstałych w czasie przewozu, których źródło tkwi jednak we wcześniej wykonanych przez nadawcę

czynnościach polegających na manipulowaniu, ładowaniu lub rozmieszczaniu przesyłki na środku transportowym. Jeszcze raz należy podkreślić, że skorzystanie przez przewoźnika z omawianej przesłanki zwalniającej nie jest zasadniczo uzależnione od sprawdzenia przez niego prawidłowości załadunku (rozmieszczenia) przesyłki na środku transportowym (por. orzeczenie B. z dnia 28 marca 1985 r., (...) 1986, s. 174; podobnie H. von C. (...) w wyroku z dnia 9 grudnia 1999 r., (...), w którym sąd podkreślił, że dla skorzystania przez przewoźnika z omawianego zwolnienia nie jest konieczne wpisanie zastrzeżeń odnośnie do sposobu załadunku czy rozmieszczenia na środku transportowym, nawet jeśli wadliwość załadunku lub rozmieszczenia przesyłki była widoczna, a kierowca wiedział lub powinien był wiedzieć, że może ona spowodować szkodę). Zakłada się, że nadawca znając właściwości nadawanego do przewozu towaru, w sposób prawidłowy dokonał tychże czynności. Powyższe oznacza, że przewoźnik chcąc uwolnić się od odpowiedzialności w oparciu o omawianą ekscepcję powinien udowodnić fakt dokonywania czynności polegających na manipulowaniu, ładowaniu, rozmieszczaniu ewentualnie wyładowaniu towaru przez nadawcę lub odbiorcę, a także wykazać możliwość powstania szkody wskutek wadliwego wykonania tych czynności. W zasadzie okoliczność załadunku przez nadawcę nie była kwestionowana przez pozwanego. Podnosił on jedynie to, że kierowca mógł w nim bezpośrednio uczestniczyć i powinien był zgłosić zastrzeżenia odnośnie sposobu ładowania towaru na samochód. Stanowisko to stoi w sprzeczności ze zgromadzonym w sprawie materiałem dowodowym. Według zeznań kierowcy, palety załadowane zostały do samochodu przez nadawcę a S. S. sam tak zestawiony załadunek 22 palet zabezpieczył przed przemieszczaniem belkami rozporowymi. Ten sposób zabezpieczenia ładunku jest powszechnie stosowany i prawidłowy.

W tym miejscu zwrócić należy uwagę na treść opinii wykonanej przez biegłego sądowego mgr inż. D. P., która w zasadzie potwierdziła stanowisko strony powodowej. Biegły wskazał bowiem, że jak wynika z przeanalizowanej przez niego dokumentacji fotograficznej wykonanej po rozładunku samochodu, uszkodzenia widoczne na zdjęciach wskazują na działanie złożonych sił wynikających z oddziaływania pomiędzy skrzynią ładunkową pojazdu, palet i spiętrzonych pudeł podczas drgań pionowych i poziomych wywołanych transportem. Biegły jednoznacznie wskazał, iż kartony zostały ułożone w sposób nieprawidłowy – zbyt wysoka konstrukcja w stosunku do masy towaru oraz nieprawidłowe zabezpieczenie kartonów do podłoża typu EUR, co w konsekwencji doprowadziło do przesunięcia się opakowanego towaru i uszkodzenia opakowań zewnętrznych. Biegły wprost zaznaczył, że wynikiem osłabienia wytrzymałości było załamanie się pudeł znajdujących się w dolnej warstwie jednostek ładunkowych co może świadczyć o niedostatecznym połączeniu ładunku z paletą. Biegły w swoich wnioskach końcowych podał, że na uszkodzenia przesyłki przyczyniły się drgania transportowe normalnie występujące podczas przewozów drogowych. Stwierdził, że przyczyną uszkodzenia przesyłki w wykonywaniu zlecenia przewozowego były powszechnie występujące drgania transportowe, wykluczając tym samym możliwość nieprawidłowego wykonania przez kierowcę usługi. Swoje wnioski biegły w całości podtrzymał w opiniach uzupełniających. Dodatkowo wyjaśnił, że nie ma możliwości tak zabezpieczyć ładunku aby odebrać możliwość ruchu jednostek ładunkowych. Dlatego tak ważne jest połączenie pudeł z paletą i stabilność jednostki transportowej. W przypadku piętrzenia wielu warstw pudeł następuje oddziaływanie między tymi pudłami tak jakby były one na sprężynach. Cała jednostka odrywa się od podłoża i opada. Jak podał biegły kierowca ma bardzo niewielki wpływ na powstanie uszkodzeń, stąd wykluczył on nieostrożną jazdę jako przyczynę powstania przedmiotowych uszkodzeń. Tak samo gwałtowne hamowanie nie powinno mieć wpływu na bezpieczeństwo ładunku. Jednostki ładunkowe powinny być na tyle zabezpieczone aby wytrzymać tego typu przeciążenia.

Reasumując należało uznać, że odpowiedzialność za uszkodzenia powstałe w trakcie wykonywania przez powoda przewozu ponosi wyłącznie nadawca przesyłki, co tym samym zwalania z odpowiedzialności (na podstawie art. 17 ust. 4 lit c) Konwencji (...) przewoźnika. W razie bowiem prawidłowego opakowania i załadowania towaru na samochód, towar nie uległby przesunięciu w warunkach prawidłowo wykonanej usługi transportowej, a tym samym nie doszłoby do jego uszkodzenia. W ocenie Sądu niewątpliwie nadawca zobowiązany jest do takiego załadunku towarów, aby nie uległy one zniszczeniu a także by nie stanowiły zagrożenia dla osób, pojazdów oraz innych towarów w normalnych warunkach przewozu. Pod pojęciem normalne warunki przewozu należy natomiast rozumieć wszystkie te okoliczności, które mogą wystąpić podczas jazdy zgodnie z przepisami ruchu drogowego. Należą do nich: wstrząsy, zachwiania, hamowanie awaryjne, manewry wymijania, złe warunki drogowe, czy też przechyły pojazdu na zakrętach.

Mając powyższe na względzie Sąd uznał, że roszczenie powoda oparte zarówno na podstawie faktycznej jak i prawnej podlegało uwzględnieniu w całości.

Od dochodzonej pozewem kwoty Sąd zasądził ponadto od pozwanego na rzecz powoda odsetki ustawowe od dnia 30 marca 2013 r. do dnia zapłaty. Za podstawę orzeczenia w powyższym zakresie Sąd przyjął art. 482 § 1 k.c. oraz art. 481 § 1 i § 2 k.c. Zgodnie z treścią powołanych przepisów, w przypadku, gdy dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.

O kosztach procesu orzeczono w punkcie drugim wyroku na podstawie art. 98 § 1 k.p.c., zgodnie z którym strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). Zgodnie z § 6 pkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz. U 2013.461 j.t.) minimalna stawka wynagrodzenia adwokata przy wartości przedmiotu sporu przekraczającej 5.000 złotych, a nie przekraczającej 10.000 złotych wynosi 1.200 złotych. Do kosztów celowego dochodzenia praw i celowej obrony zalicza się również opłatę skarbową w kwocie 17 złotych uiszczoną od dokumentu pełnomocnictwa co zostało potwierdzone przez Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 12 marca 2003 r., sygn. akt III CZP 2/03, OSNC 2003/12/161. Ponieważ zgodnie z treścią ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 225, poz. 1635 ze zm.) opłacie skarbowej podlega dokument stwierdzający ustanowienie pełnomocnika, a obowiązek jej zapłaty ciąży na osobach i jednostkach wystawiających (sporządzających) dokumenty (w tym dokument pełnomocnictwa) opłatę skarbową należy zaliczyć do kosztów procesu, ale nie wynagrodzenia pełnomocnika, gdyż to nie on ją uiszcza, a jego mocodawca.

Mając na uwadze wszystkie opisane wyżej okoliczności, Sąd na podstawie powołanych w uzasadnieniu przepisów prawa orzekł jak w sentencji wyroku.

## ZARZĄDZENIE

(...).