

Sygn. akt: I C 1347/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 6 maja 2022 r.

Sąd Rejonowy w Giżycku I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSR Anna Kurzynowska-Drzażdżewska
Protokolant:	sekretarka Paulina Warchoń

po rozpoznaniu w dniu 12 kwietnia 2022 r. w Giżycku na rozprawie

sprawy z powództwa D. W.

przeciwko (...) S.A. V. (...) z siedzibą w W.

o zapłatę

- 1. Oddala powództwo.**
- 2. Zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 1 787 zł tytułem zwrotu kosztów procesu z ustawowymi odsetkami za opóźnienie w spełnieniu świadczenia za okres od uprawomocnienia się orzeczenia do dnia zapłaty.**
- 3. Nakazuje pobrać od powoda na rzecz Skarbu Państwa kwotę 3 166 , 73 zł tytułem wydatków poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa..**

Sędzia Anna Kurzynowska-Drzażdżewska

Sygn. akt I C 1347/17 upr.

UZASADNIENIE

Powód D. W. domagał się zasądzenia na jego rzecz od pozwanego (...) S.A. z siedzibą w W. kwoty 1.000,00 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 9.06.2017 r. do dnia zapłaty. Nadto wniósł o zasądzenie na swoją rzecz kosztów procesu według norm przepisanych, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W uzasadnieniu podał, że w dniu 6.05.2017 r. w czasie płynięcia jeziorem K. oznaczonym szlakiem żaglowym doszło do zdarzenia ubezpieczeniowego w postaci uszkodzenia jachtu motorowego C. 190 (...) poprzez uderzenie w niewidoczną przeszkodę podwodną, w wyniku czego uszkodzeniu uległ napęd łodzi. Zdaniem powoda odmowa wypłaty odszkodowania przez pozwanego była nieuzasadniona, albowiem w zdarzeniu niewątpliwie doszło do uszkodzenia mienia objętego przedmiotem ubezpieczenia. W trakcie trwania umowy powód dokonał jedynie wymiany śruby i zakonserwowania spodziny. Jak wskazał, dochodzona kwota jest roszczeniem częściowym.

Pozwany (...) S.A. V. (...) (**poprzednio (...) S.A. z siedzibą w W.**) przyznał udzielenie powodowi pokrycia ubezpieczeniowego w zakresie ubezpieczenia jednostek pływających. Wskazał jednak, że powództwo winno podlegać oddaleniu, albowiem zgodnie z ogólnymi warunkami ubezpieczenia odszkodowanie obejmuje uszkodzenie,

zniszczenie lub utratę przedmiotu ubezpieczenia, powód zaś dokonał zgłoszenia uszkodzeń elementów niebędących przedmiotem ubezpieczenia. Ostatecznie według pozwanego uszkodzenia elementów łodzi powoda nie mogły powstać w okolicznościach podawanych przez powoda, co wyklucza jego odpowiedzialność za to zdarzenie.

Sąd ustalił, co następuje:

W dniu 10.04.2017 r. powód zawarł z pozwanym umowę ubezpieczenia jednostek pływających. Jako przedmiot ubezpieczenia wskazano jacht motorowy C. 190 (...). Zgodnie z Ogólnymi Warunkami Ubezpieczenia jednostek pływających „Na fali” (dalej: OWU) pozwany ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności m.in. za szkody spowodowane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczonego, powstałe wskutek nieprzestrzegania przepisów administracyjnych, w szczególności niestosowania się do znaków regulujących ruch żaglowy na drogach wodnych oraz oznakowań umieszczonych na szlakach wodnych. Nadto zgodnie z OWU ubezpieczający jest obowiązany do przestrzegania przepisów prawa dotyczących eksploatacji ubezpieczonego mienia, w szczególności przepisów i komunikatów o żegludze śródlądowej, jak również zaleceń producenta w zakresie eksploatacji i sposobu użytkowania jednostek pływających. W razie niedopełnienia tych obowiązków z winy umyślnej lub z rażącego niedbalstwa ubezpieczyciel może odmówić przyznania odszkodowania w tej części, w jakiej niedopełnienie obowiązku miało wpływ na powstanie, przebieg lub rozmiar szkody.

Zakresem ubezpieczenia objęto szkody powstałe w okresie ochrony ubezpieczeniowej, polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu albo utracie jednostki pływającej, jego części lub wyposażenia wskutek zdarzeń niezależnych od użytkownika jachtu.

/dowód: Ogólne Warunki Ubezpieczenia jednostek pływających „Na fali” – k. 9-20/

W dniu 6.05.2017 r. doszło do zdarzenia, w którym uszkodzeniu uległ jacht motorowy C. 190 (...) należący do powoda. Szkada została zgłoszona pozwanemu towarzystwu ubezpieczeń. W zgłoszeniu szkody wskazano, że „płynąc jeziorem K. oznaczonym szlakiem żeglownym doszło do uderzenia w niewidoczną przeszkodę podwodną w wyniku czego uszkodzeniu uległ napęd łodzi”. Z opisu zdarzenia prezentowanego przez powoda wynikało, że płynąc jeziorem K. poczuł szarpnięcie, po czym zauważył wyciek oleju.

W toku postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel decyzją z dnia 6.06.2017 r. odmówił wypłaty odszkodowania ze względu na fakt, że uszkodzone elementy łodzi powoda, tj. spodzina i śruba silnika, które uległy uszkodzeniu to elementy inne, niż te, które były w łodzi zamontowane w momencie zawierania umowy ubezpieczenia.

/dowód: zgłoszenie szkody – k. 25-26,

decyzja pozwanego z dnia 6.06.2017 r. – k. 21,

zeznania powoda – k. 176-176v/

Odwołanie powoda od powyższej decyzji ubezpieczyciela i ponowna analiza sprawy skutkowałą dalszą odmową wypłaty odszkodowania.

/dowód: odwołanie powoda z dnia 7.06.2017 r. – k. 22,

decyzja pozwanego z dnia 22.06.2017 r. – k. 23-24/

W trakcie trwania umowy ubezpieczenia (a przed szkodą) powód dokonał wymiany śruby łodzi. (...) po zdarzeniu nie została przez powoda naprawiona, powód dokonał jej sprzedaży.

/dowód: powód informacyjnie słuchany – k. 72-72v/

Uderzenie o twardy przedmiot spowodowało zerwanie dolnej części obudowy spodziny (skrzydełka) i było bardzo silne, znamionowało dużą prędkość jachtu lub wytracenie jego inercji o ten przedmiot. Ze zdjęć zamieszczonych w

aktach sprawy można wnosić, że przyczyną uderzenia instalacji napędowej jachtu było nawigowanie po płycznach, na których powszechnie występują kamienie lub nieostrożne manewrowanie rufą jachtu w pobliżu oczepów kamiennych brzegów kanałów albo żelbetowych konstrukcji hydrotechnicznych w marinach, i wynika z ewidentnej winy prowadzącego jacht.

Łączne koszty usunięcia awarii (holowanie niesprawnej łodzi do portu, podniesienie na ląd i ponowne wodowanie, transport spodziny do warsztatu i ponowne dostarczenie na jednostkę oraz wszystkie prace mechaniczne oraz koszt zakupu zamontowanych części, m.in. śruby napędowej wynoszą 5.800 zł. Uwzględniając kompletną wymianę spodziny naprawa kosztowałaby 8.800 zł.

/dowód: opinia biegłego B. P. – k. 86-96,

opinia uzupełniająca biegłego B. P. – k. 131-133,160-162/

Wątpliwe jest określone przez powoda miejsce kolizji, albowiem na oznaczonym szlaku żegludowym jeziora K. nie ma możliwości napłynięcia na kamienie lub betonowe konstrukcje. Uszkodzenia zaistniałe w łodzi C. 190 (...) z dużym prawdopodobieństwem nie powstały w okolicznościach wskazanych przez powoda. W zdarzeniu doszło do zerwania statecznika łodzi, ale nie w okolicznościach wskazywanych przez powoda.

Naprawa uszkodzeń łodzi może się odbyć z użyciem części nowych lub sprawnych używanych.

/dowód: opinia biegłego A. S. – k. 193-200,

opinia uzupełniająca biegłego A. S. – k. 225-232, 258-261, 288-292,

ustna opinia uzupełniająca biegłego A. S. – k. 343-345,

opinia biegłego sądowego Z. S. – k. 617-632)

Opisane przez powoda zdarzenie mogło nastąpić, ale zakres uszkodzeń byłby wówczas dużo większy. Rzeczywisty, przybliżony koszt wymiany śruby napędowej po zgłoszonym przez powoda zdarzeniu w dniu 6.05.2017 r. to kwota 1000 zł. Przyczyną zdarzenia było wadliwe manewrowanie jachtem na płycźnie spowodowane wyeksploatowaniem i zużyciem układu napędowego lub uszkodzenia płata śruby napędowej przy wodowaniu jachtu.

/dowód: opinia biegłego B. J. – k. 387-392,

opinia uzupełniająca biegłego B. J. – k. 387-392, 434-435/

Powód jest osobą doświadczoną w prowadzeniu statków o napędzie mechanicznym, posiadającym patent starszego sternika motorowodnego, mechanika, serwisanta łodzi.

/dowód: okoliczności bezsporne/

Sąd zważył, co następuje:

Sporny w całości okazał się stan faktyczny przedmiotowej sprawy. Sporna bowiem była zasada odpowiedzialności pozwanego wobec powoda za szkodę powstałą w dniu 6.05.2017 r. i ewentualna wysokość dochodzonego roszczenia. Sporne bowiem było to, czy uszkodzenie łodzi, do którego miało dojść w okolicznościach prezentowanych przez powoda - objęte było ochroną ubezpieczeniową. Początkowo pozwany podnosił, że powództwo winno podlegać oddaleniu, albowiem zgodnie z ogólnymi warunkami ubezpieczenia odszkodowanie obejmuje uszkodzenie, zniszczenie lub utratę przedmiotu ubezpieczenia, powód zaś dokonał zgłoszenia uszkodzeń elementów niebędących przedmiotem ubezpieczenia. Ostatecznym zaś zarzutem pozwanego (na skutek sporządzonej w sprawie opinii biegłego) było to, że wskazane przez powoda uszkodzenia elementów łodzi nie mogły powstać w okolicznościach podawanych przez powoda, co wyklucza jego odpowiedzialność za zdarzenie.

Zgodnie z art. 805 § 1 k.c. przez umowę ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. W myśl natomiast dyspozycji art. 363 § 1 k.c. naprawienie szkody winno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo pociągałoby za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu.

Mając na uwadze podniesienie przez pozwanego faktu uszkodzeń elementów nieobjętych przedmiotem ubezpieczenia i kwestionowanie przez pozwanego okoliczności zdarzenia, zdaniem Sądu powód winien wykazać, że zaistniał wypadek ubezpieczeniowy, powodujący powstanie po stronie pozwanego obowiązku wypłaty powodowi odszkodowania. Zgodnie bowiem z treścią art. 6 k.c. to powód powinien był wykazać, w jakich okolicznościach doszło do zdarzenia wywołującego szkodę. W tym kontekście przywołać należy treść ogólnych warunków ubezpieczenia jachtu motorowego „Na fali”, zgodnie z którymi pozwany ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności m.in. za szkody spowodowane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczonego, powstałe wskutek nieprzestrzegania przepisów administracyjnych, w szczególności niestosowania się do znaków regulujących ruch żaglowy na drogach wodnych oraz oznakowań umieszczonych na szlakach wodnych. Zakresem ubezpieczenia objęto szkody powstałe w okresie ochrony ubezpieczeniowej, polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu albo utracie jednostki pływającej, jego części lub wyposażenia wskutek zdarzeń niezależnych od użytkownika jachtu. Nadto zgodnie z OWU ubezpieczający był obowiązany do przestrzegania przepisów prawa dotyczących eksploatacji ubezpieczonego mienia, w szczególności przepisów i komunikatów o żegludze śródlądowej, jak również zaleceń producenta w zakresie eksploatacji i sposobu użytkowania jednostek pływających. W razie niedopełnienia tych obowiązków z winy umyślnej lub z rażącego niedbalstwa ubezpieczyciel może odmówić przyznania odszkodowania w tej części, w jakiej niedopełnienie obowiązku miało wpływ na powstanie, przebieg lub rozmiar szkody.

W powyższym kontekście Sąd dostrzegł konkluzje powołanych w sprawie biegłych sądowych z zakresu żeglarstwa i wyceny jednostek pływających – biegłego B. P., A. S., Z. S. i B. J.. Sporządzone przez nich opinie były kwestionowane w toku całej przedmiotowej sprawy, albowiem powód konsekwentnie nie zgadzał się z opiniami w zakresie miejsca i okoliczności zdarzenia. Nie uszło jednak uwadze tut. Sądowi, że każdy z w/w biegłych we wskazanym zakresie wypowiedział się w podobnym tonie i opinie te wzajemnie ze sobą korespondowały. Przywołać należy w tym miejscu deklarowane przez powoda okoliczności zdarzenia. Według prezentowanej przez niego wersji „płynąc jeziorem K. oznaczonym szlakiem żeglownym doszło do uderzenia w niewidoczną przeszkodę podwodną, w wyniku czego uszkodzeniu uległ napęd łodzi”. Powód dodał, że płynąc jeziorem K. poczuł szarpnięcie, po czym zauważył wyciek oleju. Wskutek tego zdarzenia miało dojść do uszkodzenia napędu łodzi powoda (spodziny i śruby napędowej). Istotne w tym zakresie były wnioski płynące z opinii biegłego sądowego B. P., który podkreślił, że na szlaku żegludowym jeziora K. jest bezpieczna głębokość pozwalająca nawigować statkom o znacznie większym zanurzeniu, kamienie na tym szlaku nie pływają, a pnie drzew i elementy sieci rybackich, które tam pływają i często powodują wypadki żegludowe, pozostawiają inne ślady kontaktu z nimi. Na tej bazie biegły sądowy wywiódł, że uderzenie spodziny i śruby napędowej, jeżeli rzeczywiście nastąpiły na wodzie – były o twardą przeszkodę wodną. Przy tym biegły wskazał, że w warunkach jeziorach K. mogą być to kamienie lub żelbetonowe konstrukcje hydrotechniczne, a takich na oznakowanych torach wodnych dla jednostek o zanurzeniu niewiele przekraczającym 0,5 m nie ma. Dostrzec należało, że uderzenie o twarde przedmiot spowodowało zerwanie dolnej części obudowy spodziny i było bardzo silne, znamionowało dużą prędkość jachtu lub wytracenie jego inercji o ten przedmiot. Z opinii wynika jasno, że ze zdjęć zamieszczonych w aktach sprawy można wnosić, iż przyczyną uderzenia instalacji napędowej jachtu było nawigowanie po płycznach, na których powszechnie występują kamienie lub nieostrożne manewrowanie rufą jachtu w pobliżu oczepów kamiennych brzegów kanałów albo żelbetowych konstrukcji hydrotechnicznych w marinach, i wynika z ewidentnej winy prowadzącego jacht. Do zdarzenia mogło również powstać podczas wodowania jachtu z przyczepy jachtowej (podkółki). Jak wskazał B. P. opisany typ awarii jest powszechny, szczególnie u początkujących wodniaków.

Z uwagi na liczne zarzuty powoda do sporządzonej w sprawie opinii B. P. do sporządzenia opinii w ślad za wnioskiem dowodowym powoda powołany został A. S. i Z. S.. Biegli ci wywieśli, że uszkodzenia zaistniałe w łodzi C. 190 (...) z dużym prawdopodobieństwem nie powstały w okolicznościach wskazanych przez powoda. W zdarzeniu doszło do zerwania statecznika łodzi, ale nie w okolicznościach wskazywanych przez powoda. Biegły sądowy A. S. wskazał na brak należytej staranności w prowadzeniu obserwacji akwenu, na którym była prowadzona żegluga. Doświadczenie powoda, jego umiejętności i wiedza, którą dysponuje w wyniku uzyskania uprawnień starszego sternika motorowodnego nakładają na kierownika statku pewne zachowania wpływające na zachowanie bezpieczeństwa żeglugi, jak i zachowania po powstaniu wypadku żeglugowego. W wyniku zdarzenia powód będąc świadomym zagrożenia na torze wodnym, którym płynął powinien podjąć starania do zabezpieczenia miejsca zdarzenia w formie zgłoszenia Policji, administracji wodnej, o przeszkodzie znajdującej się na torze wodnym. Tego powód nie uczynił. Istotny był wniosek o tym, że wątpliwe jest określone przez powoda miejsce kolizji, bo z całą pewnością na oznaczonym szlaku żeglugowym jeziora K. nie ma możliwości napłynięcia na kamienie lub betonowe konstrukcje. W oparciu o w/w opinie biegłych - na podstawie opisu uszkodzeń łodzi można stwierdzić, że nie doszło do zderzenia -wplynięcia jachtu na przeszkodę wodną. Zderzenie z przeszkodą podwodną znajdującą się tuż pod lustrem wody (czy też wedle wersji powoda – do najechania łódką na kłodę) – spowodowałoby znaczne uszkodzenia części podwodnej, zanurzonej kadłuba jachtu. Zderzenie spowodowałoby poważne, rozległe uszkodzenia. Opis zdarzenia „poczułem lekkie szarpnięcie” zdecydowanie nie opisuje zachowania się łodzi wpływającej na przeszkodę podwodną z większą prędkością. Do uszkodzeń łodzi powoda oczywiście mogło dojść, ale w innych okolicznościach i innym miejscu. Wreszcie biegły sądowy B. J. wskazał, że opisane przez powoda zdarzenie mogło nastąpić, ale zakres uszkodzeń byłby wówczas dużo większy. Przyczyną zdarzenia było wadliwe manewrowanie jachtem na płyciźnie spowodowane wyeksploatowaniem i zużyciem układu napędowego lub uszkodzenia płata śruby napędowej przy wodowaniu jachtu.

Wobec tak sformułowanych wniosków biegłych sądowych stwierdzić należało, że okoliczności powstania szkody nie odzwierciedlają uszkodzeń powstałych podczas zdarzenia, zaś zaoferowane przez powoda dowody nie są zdaniem Sądu wystarczające do jednoznacznego stwierdzenia, że zaistniał wypadek ubezpieczeniowy podlegający ochronie pozwanego towarzystwa. Zarzuty pozwanego zatem co do tego, że wskazane przez powoda uszkodzenia elementów łodzi C. nie mogły powstać w okolicznościach podawanych przez powoda, w ocenie Sądu – w świetle niewątpliwie korespondujących ze sobą opinii biegłych sądowych – okazały się uzasadnione. Nie ulega wątpliwości, że co do zasady to na powodzie spoczywa ciężar udowodnienia twierdzeń zawartych w pozwie bowiem to on domaga się zapłaty i powinien udowodnić zasadność swojego roszczenia. Przenosząc powyższe na realia niniejszej sprawy, wskazać należy, iż z punktu widzenia normy prawnej jaka miała zastosowanie w sprawie tj. art. 805 k.c., to na powodzie spoczywał obowiązek wykazania, że zdarzenie jakie miało miejsce podlega ochronie ubezpieczeniowej. Powód takiemu obowiązkowi nie sprostał. W ocenie Sądu do zdarzenia niewątpliwie mogło dojść, jednak umowa ubezpieczenia wiążąca strony obwarowana była szeregiem warunków, które powód zaakceptował. W świetle tej umowy pozwany nie ponosił odpowiedzialności za szkody spowodowane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczonego. Oprócz tego zakresem ubezpieczenia objęto szkody powstałe w okresie ochrony ubezpieczeniowej, polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu albo utracie jednostki pływającej, jego części lub wyposażenia wskutek zdarzeń niezależnych od użytkownika jachtu. Na powodzie ciążył nadto obowiązek przestrzegania przepisów prawa dotyczących eksploatacji ubezpieczonego mienia, w szczególności przepisów i komunikatów o żegludze śródlądowej, jak również zaleceń producenta w zakresie eksploatacji i sposobu użytkowania jednostek pływających. Powód we wskazanym zakresie konsekwentnie kwestionował wnioski biegłych sądowych odnośnie miejsca i okoliczności zdarzenia, ale jednocześnie pozostał bierną stroną procesu w tym zakresie, ograniczając się wyłącznie do negocjowania okoliczności wskazanych w opiniach biegłych. Tymczasem stwierdzone przez biegłych okoliczności dają podstawy do uznania, że do zdarzenia doszło w zupełnie innych okolicznościach, niż wskazywane przez powoda, a to – uniemożliwiło przypisanie pozwanemu odpowiedzialności za skutki zdarzenia z dnia 6.05.2017 r.

Należy podkreślić, że powód jest osobą doświadczoną w prowadzeniu statków o napędzie mechanicznym, posiadającym patent starszego sternika motorowodnego, mechanika, serwisanta łodzi. W takiej sytuacji deklarowane przez niego okoliczności zdarzenia tym bardziej budzą wątpliwości tut. Sądu.

Marginalnie dostrzec należy, że Sąd nie podzielił wniosku biegłego sądowego Z. S. polegającego na stwierdzeniu, że pozwany winien zrealizować odszkodowanie za skutki kolizji bowiem jednostka w tym czasie była objęta ważnym ubezpieczeniem u pozwanego. Kwestie te bowiem podlegały ocenie Sądu orzekającego w przedmiotowej sprawie w oparciu o zapisy polisy ubezpieczeniowej i ogólnych warunków ubezpieczenia. Biegły sądowy bowiem w takim postępowaniu jak przedmiotowe – nie jest władny przesadzać o odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkodę.

Mając powyższe na uwadze powództwo podlegało oddaleniu jako nieudowodnione na podstawie art. 805 k.c. i 6 k.c. W takiej sytuacji rozstrzyganie wysokości dochodzonego roszczenia było w realiach tej sprawy bezprzedmiotowe. Podobnie nie podlegał ocenie zakres uszkodzeń powstałych w zdarzeniu, a to wobec ostatecznie sformułowanego stanowiska pozwanego w sprawie.

Orzeczenie o kosztach procesu Sąd oparł o zasadę odpowiedzialności za wynik procesu, tj. o treść 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). Do niezbędnych i celowych kosztów procesu poniesionych przez pozwanego kosztów należało zaliczyć kwotę 1500,00 zł tytułem zaliczki na wydatki i kwotę 287,00 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego. Mając powyższe na względzie orzeczono jak w pkt 2 sentencji przy uwzględnieniu treści art. 98 § 1¹ k.p.c. W przedmiocie wydatków poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa orzeczono jak w pkt 3 na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2005 r. Nr 167, poz. 1398) w zw. z art. 98 k.p.c. Na owe koszty składała się kwota 3.166,73 zł tytułem wydatków na sporządzone w sprawie opinie biegłych sądowych.