

UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 3 czerwca 2013 roku powód T. S., reprezentowany przez profesjonalnego pełnomocnika, wniósł o zasądzenie od pozwanego Towarzystwa (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. (dalej: (...)) kwoty 381.978 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 30 lipca 2010 roku do dnia zapłaty tytułem odszkodowania w związku z zaistnieniem zdarzenia ubezpieczeniowego tj. kradzieży ładunku dzianiny transportowanego przez T. T. S. na trasie Ł.-R. oraz zasądzenie kosztów postępowania wg norm przepisanych, powiększonych o należny podatek VAT w wysokości 23% oraz na mocy art. 186 § 2 k.p.c. wniósł o zasądzenie kosztów wywołanych próbą ugodową stwierdzonych postanowieniem Sądu Rejonowego dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi w sprawie sygn. akt XII GCo 80/13. W uzasadnieniu powołał się m.in. na art. 14 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczeń Komunikacyjnych, podając, że doszło do kradzieży ładunku wraz z pojazdem będącym własnością pozwanego, mającym ważną polisę ubezpieczeniową OC, zaś ubezpieczyciel po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego odmówił wypłaty odszkodowania (pozew- k. 2-5).

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym wydanym w dniu 29 października 2013 roku Sąd Okręgowy w Łodzi, X Wydział Gospodarczy orzekł zgodnie z żądaniem pozwu (nakaz zapłaty- k. 152).

W sprzeciwie od powyższego nakazu zapłaty wniesionym w dniu 22 listopada 2013 roku pozwana, reprezentowana przez profesjonalnego pełnomocnika, zaskarżyła nakaz zapłaty w całości, wnosząc o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów procesu wg norm przepisanych. W uzasadnieniu wskazała, że zdarzenie w postaci kradzieży pojazdu wraz z ładunkiem nie było objęte ochroną ubezpieczeniową w ramach umowy łączącej strony i nie uruchamia odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela. Jednocześnie pozwana podniosła zarzut braku legitymacji procesowej czynnej, wskazując, że powód nie wykazał faktu zaspokojenia roszczenia osoby bezpośrednio poszkodowanej oraz dodatkowo podniosła zarzut przedawnienia roszczenia, powołując się m.in. na tzw. Konwencję CMR (sprzeciw od nakazu zapłaty- k. 158-167).

Pismem złożonym na rozprawie w dniu 12 maja 2014 roku pełnomocnik powoda dokonał zmiany powództwa poprzez jego rozszerzenie do kwoty 428.469,27 zł (tj. o kwotę 46.491,29 zł) wraz z ustawowymi odsetkami od dnia następnego po dniu wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz kosztami postępowania, przy uwzględnieniu kosztów postępowania pojednawczego i zastępstwa procesowego w tym postępowaniu (pismo- k. 222-222b, e-protokół rozprawy z dnia 12 maja 2014 roku- k.223-226).

Na rozprawie w dniu 26 października 2015 roku pełnomocnik powoda poparł powództwo, wnosząc o zasądzenie kosztów procesu, zaś pełnomocnik pozwanego wniósł o oddalenie powództwa, wnosząc o zasądzenie kosztów procesu (e-protokół rozprawy z dnia 26 października 2015 r.- k.300-302).

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

Powód- T. S. prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą (...) T. S. wpisany jest do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej pod numerem (...). Do przedmiotu jego działalności należy m.in. transport drogowy towarów (wydruk z CEIDG- k.9). Od dnia 23 lutego 2009 roku powód posiada licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy (licencja nr (...)- k.1 akt szkody). Od dnia 3 kwietnia 2013 roku T. S. zawiesił przedmiotową działalność gospodarczą (dane z wpisu w rejestrze REGON- k. 8).

Pozwany- Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. wpisany jest do rejestru przedsiębiorców prowadzonego w ramach Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem: (...). Do przedmiotu jego działalności należy m.in. działalność ubezpieczeniowa bezpośrednia i pośrednia reasekuracyjna w kraju i za granicą (odpis z KRS- k.10-16).

W ramach prowadzonej działalności gospodarczej powód, na podstawie wniosku z dnia 14 października 2009 roku, w tym samym dniu zawarł z pozwanym (...) umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego

w ruchu krajowym na okres od dnia 15 października 2009 roku do dnia 14 października 2010 roku, udokumentowaną polisą nr (...). Suma ubezpieczenia na każde zdarzenie wynosiła 100.000 dolarów, a franszyzę redukcyjną w każdej szkodzie ustalono na kwotę 200,00 USD. (polisa ubezpieczeniowa nr (...)).

Umowa została zawarta w oparciu o Ogólne Warunki Odpowiedzialności Cywilnej Operatora Transportowego z dnia 25 września 2000 roku tzw. OWU, które stanowiły załącznik do umowy. Zgodnie z § 3 OWU (...) udziela ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczającego dokonującego przewozu przesyłek:- zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi dotyczącymi wykonywania krajowego transportu drogowego, - na podstawie listu przewozowego lub jeśli nie wystawiono listu przewozowego- na podstawie innego dokumentu przewozowego, w których są zamieszczone dane ubezpieczającego: nazwa (nazwisko) i adres oraz inne dane z § 2 ust. 4. Jeżeli nie umówiono się inaczej, odpowiedzialność ubezpieczyciela rozpoczyna się od dnia następnego po zawarciu umowy ubezpieczenia, nie wcześniej jednak niż od dnia następnego po zapłaceniu składki (w całości lub pierwszej raty) (§ 8 OWU). Przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność ubezpieczającego, którą ponosi on zgodnie z przepisami ustawy - Prawo przewozowe za: - szkody rzeczowe, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem, - szkody finansowe powstałe w wyniku opóźnienia w dostawie - do wysokości podwójnej kwoty przewoźnego - zgodnie z art. 83 ustawy Prawo przewozowe (OWU – zawarte w aktach szkody nr (...)).

Dodatkowo w OWU zdefiniowano pojęcia listu przewozowego i listu przewozowego CMR, wskazując, iż list przewozowy jest dokumentem wystawionym zgodnie z ustawą Prawo przewozowe, zawierający dane określone w § 2 ust. 4 pkt 1-7, zaś list przewozowy CMR jest dokumentem wystawionym zgodnie z Konwencją o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) (§ 2 ust. 5).

Zgodnie z § 6 OWU pozwane Towarzystwo (...) nie ponosi odpowiedzialności m.in. za szkody:

- powstałe wskutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego, jego pracowników oraz osób, które działają na zlecenie, w imieniu lub na rzecz ubezpieczającego (§ 6 ust. 1 pkt 1),
- wskutek użycia pojazdu nieprzystosowanego do przewozu danego rodzaju towaru, niesprawnego technicznie lub prowadzonego przez osobę nieuprawnioną (§ 6 ust. 2 pkt 1 lit. c).

O ile zakres ochrony ubezpieczeniowej nie zostanie rozszerzony pozwany nie odpowiada także za szkody z tytułu zadeklarowania w liście przewozowym wartości przesyłki zgodnie z art. 24 Konwencji CMR lub kwoty specjalnego interesu w dostawie przesyłki zgodnie z art. 26 Konwencji CMR (§ 6 ust. 2 pkt 1 lit. f w zw. z § 6 ust. 3 OWU).

Ogólne Warunki Ubezpieczenia OC Operatora Transportowego określają również obowiązki ubezpieczającego, zgodnie z którymi przyjmując przesyłkę do przewozu ubezpieczający powinien sprawdzić dane z listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego dotyczące ilości, wagi, cech i numerów przesyłki oraz jej widocznego stanu i opakowania oraz sprawdzić prawidłowość rozmieszczenia i zamocowania przesyłki na środku transportu (§ 11 ust. 2). Natomiast w przypadku stwierdzenia rozbieżności ubezpieczający powinien wpisać swoje zastrzeżenia wraz z uzasadnieniem na wszystkich kopiach listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego (§ 11 ust. 3).

OWU określają również obowiązki kierowcy, bowiem zgodnie z § 11 ust. 4 kierowca powinien ze szczególną starannością zabezpieczyć pojazd wraz z przesyłką przed kradzieżą z włamaniem. W czasie postoju kierowca zobowiązany jest pozostawić pojazd wraz z przesyłką na parkingu strzeżonym, a jeśli jest to niemożliwe - w miejscu zapewniającym maksimum bezpieczeństwa tj. na terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym lub na znajdujących się na trasie przewozu parkingach przy motelu, hotelu, całodobowej stacji benzynowej lub urzędzie celnym. Ponadto opuszczając samochód, kierowca powinien zabrać dokumenty przewozowe z samochodu, zamknąć pojazd i uruchomić zamontowane w nim urządzenia przeciwkradzieżowe (§ 11 ust. 5).

W przypadku powstania szkody ubezpieczający powinien m.in.: - użyć wszelkich dostępnych środków w celu jej zmniejszenia oraz niedopuszczenia do jej powiększenia (§ 12 ust. 1 pkt 1), - podjąć czynności zmierzające do ustalenia sprawcy lub świadków zdarzenia (§ 12 ust. 1 pkt 2), - jeżeli szkoda powstała w wyniku rabunku (rozboju),

kradzieży z włamaniem, wypadku środka transportu o zdarzeniu tym powiadomić policję oraz odpowiednie władze lub organy państwowe niezwłocznie, nie później niż w ciągu 48 godzin od zajścia zdarzenia lub momentu, w którym ubezpieczający dowiedział się o nim (§ 12 ust. 1 pkt 5), -dostarczyć (...) w terminie 14 dni od daty zgłoszenia szkody następujące dokumenty: oryginał listu przewozowego (egzemplarz dla przewoźnika) lub inny dokument przewozowy, umowę spedycji, umowę składu (w przypadku rozszerzenia ubezpieczenia o klauzulę nr 4), fakturę i specyfikację przewożonej przesyłki oraz dokument SAD, protokół szkody ustalający okoliczności i rozmiar szkody, wstępne obliczenie poniesionych strat, zgodnie z ustaleniami protokołów szkodowych, wraz ze stanowiskiem uprawnionego do odszkodowania, oświadczenie kierowcy dotyczące okoliczności powstania i wysokości szkody, dowód przyjęcia towaru/dowód składowy określający rodzaj, ilość, oznaczenie, sposób opakowania towarów oraz inne istotne postanowienia umowy składu i inne dokumenty niezbędne do rozpatrzenia roszczenia (§ 12 ust. 1 pkt 9)

Dodatkowo zgodnie z § 12 ust. 8 jeżeli ubezpieczający z winy umyślnej lub wskutek rażącego niedbalstwa nie dopełnił któregośkolwiek z obowiązków określonych w § 11 ust. 2-5, a miało to wpływ na powstanie szkody, ustalenie okoliczności powstania szkody, rozmiar szkody, bądź na ustalenie wysokości odszkodowania, a także w przypadku ujawnienia nieprawidłowości oświadczeń co do rozmiaru i okoliczności szkody, (...) może odmówić wypłaty odszkodowania lub je odpowiednio zmniejszyć.

Niezwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o szkodzie i otrzymaniu dokumentów, o których mowa w § 12 ust. 1 pkt 9 (...) rozpoczyna likwidację szkody polegającą na ustaleniu stanu faktycznego oraz rozmiaru szkody, zasadności roszczenia i wysokości odszkodowania, która nie może przekroczyć sumy ubezpieczenia ustalonej w umowie ubezpieczenia. Natomiast wysokość szkody rzeczowej i finansowej ustalana jest w przypadku przewozów w ruchu krajowym- na podstawie ustawy Prawo przewozowe z uwzględnieniem postanowień § 3 ust. 2 (tj. szkody, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem) (§ 13 ust. 1-3 w zw. z § 3 ust. 2 OWU).

Ponadto strony rozszerzyły zakres ubezpieczenia o klauzulę nr 1, zawartą w załączniku nr 1 do OWU, tj. włączenie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe na skutek rabunku (rozboju), na mocy której pozwany zobowiązał się, po opłaceniu dodatkowej składki, do udzielenia ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe na skutek rabunku czy rozboju. W ust. 4 wskazano, że w sprawach nieuregulowanych w klauzuli zastosowanie mają przepisy OWU odpowiedzialności cywilnej operatora transportowego, do których załącznikiem jest klauzula (załącznik nr 1 do OWU- k. 18).

W dniu 29 czerwca 2010 roku powód, na podstawie zlecenia firmy (...) z siedzibą w Ł., dokonał załadunku towaru w postaci dzianiny lycra welurowa drukowana o wadze 18.700 kg netto, na pojazd (ciągnik siodłowy z naczepą) będący własnością T. S. - celem dostarczenia towaru do odbiorcy w B. (Holandia). Jako datę rozładunku towaru u odbiorcy wskazano dzień 1 lipca 2010 roku (list przewozowy CMR- k.26 akt szkody, zeznania świadka C. M.- e-protokół rozprawy z dnia 12 maja 2014 r. 00:19:10- k.223-226, zeznania świadka A. W.- e-protokół rozprawy z dnia 26 października 2015r r. 00:04:27- k.300-302). W tym samym dniu firma (...) wystawiła fakturę proforma na nabywcę - tj. (...) z siedzibą w B., określając wartość towaru na kwotę 91.630,00 euro (faktura proforma 09 (...)- k.17).

Do wykonania przewozu został wyznaczony pracownik firmy powoda - kierowca A. W. (okoliczność bezsporna).

Zlecenie przewozu miało być realizowane dwuetapowo, tj. na trasie Ł.-R. oraz R.-B.. Załadunek towaru miał odbyć się w Ł., następnie na trasie P.-R. miało nastąpić przeładowanie towaru na inny pojazd, innej firmy transportowej, która miała dostarczyć towar bezpośrednio do Holandii (korespondencja mailowa- k.216-217, zeznania świadka C. M. e-protokół rozprawy z dnia 12 maja 2014 r. 00:17:30- k.223-226, zeznania świadka A. W.- e-protokół rozprawy z dnia 26 października 2015r r. 00:04:27-00:05:36- k.300-302, zeznania powoda- e-protokół rozprawy z dnia 26 października 2015r. 00:17:23-00:18:47-k.300-302). Transport miał być ubezpieczony na całej trasie (zeznania świadka C. M. e-protokół rozprawy z dnia 12 maja 2014 r. 00:39:26- k.223-226).

W dniu 29 czerwca 2010 roku około godziny 19:00 w czasie postoju na stacji paliw w miejscowości S. (koło S.- na terenie powiatu (...)), doszło do kradzieży w/w ładunku wraz z pojazdem (okoliczność bezsporna, nadto: k. 44 akt szkody). W tym czasie kierowca przebywał w budynku stacji paliw (oświadczenie kierowcy- k. 15 akt szkody). Kierowca

pozostawił pojazd na parkingu stacji między dwoma ciągnikami z naczepami. Po wyjściu zauważył zniknięcie ciągnika razem z ładunkiem (k. 30 akt szkody). Wraz z ładunkiem skradziono również dokumenty dotyczące przedmiotowego pojazdu oraz m.in. potwierdzenia wydania towaru tzw. WZ, które kierowca pozostawił w pojeździe. O zaistniałym zdarzeniu kierowca powiadomił Komendę Policji w S. oraz poinformował powoda- T. S. (zeznania świadka A. W. e-protokół rozprawy z dnia 26 października 2015r. 00:06:16, 00:10:45- k.300-302).

Powód powiadomił pozwane (...) o zdarzeniu i zgłosił szkodę (okoliczność bezsporna).

W piśmie z dnia 27 sierpnia 2010 roku i z dnia 7 marca 2011 roku (...) odmówiło wypłaty odszkodowania, poinformowało o wyłączeniu odpowiedzialności ubezpieczyciela, uznając, że był to transport międzynarodowy, powołując postanowienia § 12 ust. 8 oraz § 11 ust. 5 OWU (pisma- k. 23, 29 akt szkody).

W dniu 9 marca 2011 roku powód zawarł z (...) Special umowę cesji, na mocy której B. K. prowadząca działalność gospodarczą pod nazwą (...) Special z siedzibą w Ł. przeniósł na T. S. wierzycelność, która przysługiwała jej w stosunku do (...) z tytułu szkody powstałej w związku z kradzieżą w dniu 29 czerwca 2010 roku (umowa cesji- k.247-248, zeznania świadka C. M.- e-protokół rozprawy z dnia 12 maja 2014 r. 00:19:51- k.223-226).

Pismem z dnia 8 kwietnia 2011 roku pełnomocnik powoda- w związku z odmową wypłaty odszkodowania wezwał pozwanego do zapłaty kwoty wynikającej z umowy w terminie 14 dni, podnosząc, że stanowisko (...) jest bezzasadne, gdyż przewóz był przewozem krajowym (pismo- k.30 akt szkody).

W kolejnym piśmie z dnia 15 czerwca 2011 roku pełnomocnik pozwanego wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 91.630 euro wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 30 lipca 2010 roku tytułem odszkodowania w związku z kradzieżą ładunku- dzianiny- transportowanej przez (...) na trasie Ł.-R. w terminie do dnia 28 czerwca 2011 roku, pod rygorem skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego (pismo- k.35 akt szkody). W odpowiedzi (...) podtrzymała swoje stanowisko (pismo- k. 36-37 akt szkody).

Pismem z dnia 29 stycznia 2013 roku powód skierował do Sądu Rejonowego dla Łodzi- Śródmieścia wniosek o zawezwanie do próby ugodowej, jednak wobec niestawiennictwa pozwanego do ugody nie doszło (zawezwanie do próby ugodowej- k.3-4 akt XII GCo 80/13, protokół- k.16 akt XII GCo 80/13).

Pozwane Towarzystwo (...) odmówiło wypłaty odszkodowania (okoliczność bezsporna).

Policja prowadziła postępowanie w sprawie przedmiotowej kradzieży, następnie akta zostały przekazane do Prokuratury Rejonowej w Zgierzu, która prowadziła sprawę pod sygn. akt 3 Ds. 945/10. Postanowieniem z dnia 30 listopada 2010 roku śledztwo prowadzone przeciwko T. S. i A. W. zostało umorzone z powodu niewykrycia sprawcy przestępstwa (postanowienie o umorzeniu śledztwa- k.187-188).

Ciągnik siodłowy, którym wykonywano omawiany przewóz do chwili kradzieży był eksploatowany, jednakże nie był w pełni sprawny technicznie w chwili zdarzenia. Od strony pasażera drzwi można było otworzyć dowolnym przedmiotem z powodu uszkodzonej zastawki zamka, a w przypadku bębena zamka występowały ślady wgnieceń i zarysowań nie pochodzące od kluczy- bębenek blokował się tylko na jednej zastawce. Występowały ślady nie pochodzące od kluczy, wskazujące na siłowe forsowanie zamka. W bębnie zamka drzwi lewych- po stronie kierowcy ujawniono ślady nie pochodzące od kluczy, wskazujące na nieskuteczną próbę siłowego forsowania zamka lub pozoracji włamania przez zamek. Ponadto jeden z kluczyków od stacyjki był kopiowany przed zdarzeniem kradzieży- ujawniono „świeże”, niezatarte ślady kopiowania, które nie mogły powstać w toku normalnej eksploatacji klucza. W stacyjce odnaleziono fragment klucza dorobionego o profilu klucza oryginalnego, użytego do niepowołanego uruchomienia pojazdu. Nie stwierdzono uszkodzeń blokady kierownicy ani śladów użycia włamaka (ustna opinia biegłego mgr inż. J. S.- e-protokół rozprawy z dnia 26 stycznia 2015 r. 00:02:27-00:19:26- k.260-262 w zw. z opinią pisemną biegłego- k.179-195 akt 3 Ds 945/10 załączonych do sprawy).

Powyższych ustaleń faktycznych dokonano na podstawie powołanych wyżej dokumentów zawartych w aktach sprawy oraz dokumentów zawartych w aktach szkodowych nr (...), zeznań świadków, opinii biegłego oraz przesłuchania powoda. Przedstawione wyżej okoliczności nie zostały w skuteczny sposób zakwestionowane przez strony. Natomiast przeprowadzone w sprawie dowody z zeznań świadków potwierdzają jedynie okoliczności faktyczne istotne dla rozstrzygnięcia sprawy.

Sąd dał wiarę zeznaniom strony powodowej w zakresie w jakim wskazał, że to on był w posiadaniu dokumentu CMR, który miał być podstemplowany i przekazany przez niego na miejscu przeładunku, natomiast kierowca był tylko w posiadaniu tzw. dokumentu WZ. Sąd nie znalazł podstaw, aby odmówić tym zeznaniom wiary, nadto są one zgodne i spójne z zeznaniami kierowcy- świadka A. W., który również zeznał, że otrzymał tylko WZ i nie pamięta listu przewozowego. Sąd nie przychylił się jednak twierdzeniom powoda w zakresie w jakim podał, że skradziony pojazd był sprawny technicznie. Twierdzeniom tym przeczy bowiem ustna opinia biegłego, potwierdzająca tezę zawartą w opinii pisemnej zawartej w aktach karnych.

Zeznania świadków B. O. oraz A. S. okazały się nieprzydatne dla niniejszego rozstrzygnięcia, gdyż obaj świadkowie potwierdzili jedynie fakt sporządzenia przez nich notatek służbowych w sprawie karnej, wskazując, że nie pamiętają szczegółów zdarzenia kradzieży. Z tego samego względu Sąd pominął również zeznania świadka T. C.- pracownika (...) S.A., gdyż świadek zeznał, że nie miał kontaktu z powodem, nie zajmował się likwidacją omawianej szkody, dostarczył tylko pozyskane informacje m.in. na temat informacji o popełnieniu przestępstwa, likwidatorowi szkody.

Sąd poczynił ustalenia faktyczne także w oparciu o wnioski z ustnej opinii biegłego sądowego z zakresu badań mechanoskopijnych mgr inż. J. S., wydanej na rozprawie w dniu 26 stycznia 2015 roku, na okoliczność powstałych uszkodzeń w zamku, ewentualnej możliwości otwarcia drzwi od strony pasażera i okoliczności dorobienia kluczyków (e-protokół rozprawy z dnia 26 stycznia 2015 r.- k.260-262). Biegły potwierdził w całości opinię pisemną wydaną w dniu 20 sierpnia 2010 roku w postępowaniu karnym prowadzonym w związku z kradzieżą przedmiotowego pojazdu (opinia pisemna- k. 179-195 akt 3 Ds. 945/10). W opinii ustnej biegły odniósł się do wszystkich wątpliwości zgłaszanych przez strony co do treści opinii pisemnej, wyjaśniając sposób przeprowadzenia badań mechanoskopijnych kluczy pojazdu, potwierdzając ustalenia co do skopiowania jednego z kluczyków od stacyjki, uszkodzeń zastawki zamka i drzwi od strony pasażera. Sąd podzielił wnioski zawarte w opinii m.in. co do stanu technicznego pojazdu, albowiem została ona sporządzona rzetelnie i dokładnie. Ponadto zarówno opinia ustna, jak i pisemna wydana przez biegłego nie była przez strony sporu kwestionowana. Nie zaszyły przy tym żadne okoliczności osłabiające zaufanie do wiedzy, kompetencji, doświadczenia czy bezstronności sporządzającego ją biegłego.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie wobec czego zostało oddalone w całości.

Zgodnie z treścią 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. Świadczenie ubezpieczyciela polegać może w szczególności: - przy ubezpieczeniu majątkowym- na zapłacie określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku (art. 805 § 2 pkt 1 k.c.).

Umowa ubezpieczenia jest umową konsensualną, co oznacza, iż zawarcie jej następuje przez złożenie zgodnego oświadczenia woli przez strony (solo consensu) i do skuteczności jej zawarcia nie jest wymagane wydanie dokumentu, na przykład polisy, lub zapłacenie składki przez ubezpieczającego. Ubezpieczyciel stosownie do wymagań zawartych w art. 809 k.c. zobowiązany jest jedynie do potwierdzenia zawarcia umowy ubezpieczenia dokumentem ubezpieceniowym. Umowa taka należy również do umów kauzalnych (przyczynowych), ważność jej zależy od istnienia odpowiedniej podstawy świadczenia nią określonych. Ubezpieczający w zamian za opłaconą składkę uzyskuje od ubezpieczyciela ochronę przed wystąpieniem określonego wypadku (causa obligandi vel aquirendi), natomiast ubezpieczyciel spełnia świadczenie, w celu zwolnienia się z ciążącego na nim zobowiązania (causa solvendi) (vide: Z.

Gawlik, Komentarz do art. 805 Kodeksu cywilnego [w:] Kidyba A. (red.), Gawlik Z., Janiak A., Kopaczyńska-Pieczniak K., Koziel G., Niezbecka E., Sokołowski T., Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część szczególna, wyd. II, opubl. LEX 2014, wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 17 stycznia 2014 roku, I ACa 659/13, LEX nr 1425368).

Powyższy przepis art. 805 § 1 k.c. zawiera ogólną regulację dotyczącą świadczeń stron umowy ubezpieczenia. W szczególności z art. 805 § 2 pkt 1 k.c. nie wynika, aby zakład ubezpieczeń w każdym wypadku był zobowiązany do wypłaty sumy ubezpieczenia określonej w umowie. Świadczenie zakładu ubezpieczeń co do zasady polega bowiem na wypłacie odszkodowania, a nie sumy ubezpieczenia. Suma ubezpieczenia ustalona w umowie stanowi bowiem górną granicę odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń - jeżeli nie umówiono się inaczej (art. 824 § 1 k.c.) (vide: wyrok Sądu Okręgowego w Gdańsku z dnia 9 lipca 2010 r., III Ca 339/10, LEX nr 1714180, Kodeks cywilny. Komentarz, pod red. prof. E. Gniewka, Warszawa 2006, teza 1 do art. 824 k.c., str. 1258).

Przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony (art. 822 § 1 k.c.). Natomiast jeżeli strony nie umówiły się inaczej, umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje szkody, o jakich mowa w § 1, będące następstwem przewidzianego w umowie zdarzenia, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia (art. 822 § 2 k.c.).

Przedmiotem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest zatem odpowiedzialność ubezpieczającego za szkody wyrządzone osobom trzecim, a więc szkody wyrządzone wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania (art. 471 i n. k.c), jak i szkody wyrządzone na skutek czynu niedozwolonego. Jest to więc ubezpieczenie jego odpowiedzialności za wyrządzenie szkody opartej na zasadzie winy, ryzyka, słuszności oraz nawet w sytuacjach, gdy odpowiedzialności nadano charakter absolutny (bezwzględny). Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej sięga zatem tak daleko, jak odpowiedzialność cywilna ubezpieczającego, która ma charakter wtórny do odpowiedzialności cywilnej wskazanego w ustawie lub w umowie podmiotu (vide: Z. Gawlik, Komentarz do art. 805 Kodeksu cywilnego [w:] Kidyba A. (red.), Gawlik Z., Janiak A., Kopaczyńska-Pieczniak K., Koziel G., Niezbecka E., Sokołowski T., Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część szczególna, wyd. II, opubl. LEX 2014, wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 23 grudnia 2014 r., I ACa 1378/14, LEX nr 1651900). Przedmiotem ubezpieczenia nie jest jednak wyłącznie powstanie obowiązku naprawienia szkody poniesionej przez osobę trzecią, lecz wystąpienie zdarzenia (wypadku ubezpieczeniowego) wskazanego w umowie ubezpieczenia, który spowodował powstanie po stronie ubezpieczającego bądź ubezpieczonego obowiązku odszkodowawczego wobec osoby trzeciej (vide: J. M. Kondek [w:] KC red. Osajda 2015, wyd. 13, opubl. Legalis, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 maja 2009 roku, III CSK 300/08, opubl. Legalis).

Bezspornym jest, że strony łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym zawarta w dniu 14 października 2009 roku, na okres od dnia 15 października 2009 roku do dnia 14 października 2010 roku. Wzajemne prawa i obowiązki stron tej umowy wynikały z jej treści, potwierdzonej polisą nr (...), a także z Ogólnych Warunków Odpowiedzialności Cywilnej Operatora Transportowego (tzw. OWU), które jako załącznik do umowy stanowiły jej integralną część.

Bezspornym jest także to, że na zlecenie firmy (...) powód zajmował się realizacją transportu towaru docelowo do B. w Holandii, a pojazd, użyty do przewozu w dniu 29 czerwca 2010 roku, około godziny 19:00, w czasie postoju kierowcy (pracownika powoda) na stacji paliw w miejscowości S. (koło S.- na terenie powiatu (...)), został skradziony wraz z ładunkiem. Niespornym jest również fakt, że strona powodowa miała wykupioną polisę ubezpieczeniową w okresie kiedy doszło do zdarzenia. Śledztwo w sprawie kradzieży zostało umorzone z powodu niewykrycia sprawcy przestępstwa.

Powód powiadomił pozwane (...) o zdarzeniu kradzieży i zgłosił szkodę. Natomiast w pismach z dnia 27 sierpnia 2010 roku oraz 7 marca 2011 roku, a także z dnia 1 lipca 2011 roku (...) odmówiło wypłaty odszkodowania, poinformowało o wyłączeniu swojej odpowiedzialności. Pozwane Towarzystwo (...) uznało, że był to transport

międzynarodowy, a kierowca nie dopełnił obowiązków wynikających m.in. z § 11 ust. 2-5 OWU. Ponadto pozwany stwierdził nieprawidłowości co do rozmiaru i okoliczności szkody. W trakcie trwania postępowania likwidacyjnego pozwany nie zmienił swego stanowiska.

Spornym między stronami był m.in. charakter transportu wykonywanego przez powoda, bowiem ubezpieczyciel odmawiając wypłaty odszkodowania podniósł m.in. że T. S. wykonywał transport międzynarodowy na trasie Ł.-B., więc nie przysługiwała mu ochrona ubezpieczeniowa na podstawie umowy ubezpieczenia OC przewoźnika w ruchu krajowym. W tym miejscu należy wskazać, że zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013, poz. 1414 j.t.) przez krajowy transport drogowy rozumie się podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży i przejazdu oraz droga znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Natomiast międzynarodowy transport drogowy to podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, przy czym jazda pojazdu między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej (art. 4 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym). O charakterze przewozu decyduje zatem fakt przekroczenia granicy RP przy przemieszczaniu rzeczy z punktu początkowego do punktu docelowego. W niniejszej sprawie transport rozpoczął bieg na terytorium RP (załadunek towaru w Ł.), następnie w miejscowości R. miał nastąpić przeładunek i inny przewoźnik, swoim pojazdem miał wykonywać dalszy transport międzynarodowy do Holandii, tak więc transport międzynarodowy rozpocząłby się dopiero od chwili przekazania towaru do dyspozycji innemu przewoźnikowi. W związku z tym Sąd uznał, że przedmiotowy transport miał charakter krajowy, co potwierdziły również zeznania powoda i świadków: A. W. i C. M., a Sąd nie znalazł podstaw aby tym zeznaniom odmówić wiary. Ponadto nie bez znaczenia jest fakt, że powód posiadał licencję tylko na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy.

W art. 827 k.c. ustawodawca ustalił zasady odpowiedzialności ubezpieczyciela stwierdzając, że ubezpieczyciel jest wolny od odpowiedzialności, jeśli ubezpieczający wyrządził szkodę umyślnie, zaś w razie rażącego niedbalstwa odszkodowanie nie należy się, chyba że umowa ubezpieczenia lub ogólne warunki ubezpieczenia stanowią inaczej lub też zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności.

W przypadku szkód wyrządzonych wskutek rażącego niedbalstwa norma wyłączająca odpowiedzialność ubezpieczyciela ma charakter względnie wiążący (strony mogą umówić się inaczej, włączając skutki rażącego niedbalstwa do zakresu ochrony). Ponadto sam ustawodawca „łagodzi” jej skutki, ponieważ również w braku włączenia szkód wyrządzonych wskutek rażącego niedbalstwa do zakresu ubezpieczenia ubezpieczający może domagać się odszkodowania, jeżeli jego zapłata odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności, zaś unormowanie zawarte w art. 827 § 2 k.c. stwarza możliwość przyjęcia w ubezpieczeniu tzw. OC innych zasad odpowiedzialności aniżeli określone w § 1 przepisu. W tego typu ubezpieczeniach jest możliwe wprowadzenie do ogólnych warunków ubezpieczeń lub umowy ubezpieczenia klauzuli, na mocy której ubezpieczyciel będzie ponosił również odpowiedzialność za szkody wyrządzone z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa (vide: Z. Gawlik, Komentarz do art. 805 Kodeksu cywilnego [w:] Kidyba A. (red.), Gawlik Z., Janiak A., Kopaczyńska-Pieczniak K., Kozieł G., Niezbecka E., Sokołowski T., Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część szczególna, wyd. II, opubl. LEX 2014).

Szczegółowe zasady odpowiedzialności ubezpieczyciela znalazły się w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Operatora Transportowego (tzw. OWU), stanowiącym załącznik do polisy, zaś powód składając podpis pod polisą ubezpieczeniową, oświadczył, że znane są mu aktualnie obowiązujące Ogólne Warunki (...) oraz potwierdził ich otrzymanie. OWU w treści § 6 wskazywały określone wyłączenia oraz ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela.

W szczególności w Ogólnych Warunkach (...) wskazano, że (...) nie ponosi odpowiedzialności m.in. za szkody: - powstałe wskutek winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa ubezpieczającego, jego pracowników oraz osób, które działają na zlecenie, w imieniu lub na rzecz ubezpieczającego (§ 6 ust. 1 pkt 1), - wskutek użycia pojazdu nieprzystosowanego do przewozu danego rodzaju towaru, niesprawnego technicznie lub prowadzonego przez osobę nieuprawnioną (§ 6 ust. 2 pkt 1 lit. c). O ile zakres ochrony ubezpieczeniowej nie zostanie rozszerzony (...) miało nie odpowiadać także za szkody z tytułu zadeklarowania w liście przewozowym wartości przesyłki zgodnie z art. 24 Konwencji CMR lub kwoty specjalnego interesu w dostawie przesyłki zgodnie z art. 26 Konwencji CMR (§ 6 ust. 2 pkt 1 lit. f w zw. z § 6 ust. 3 OWU).

Wprawdzie powód rozszerzył zakres ubezpieczenia o klauzulę dotyczącą odpowiedzialności (...) za szkody powstałe wskutek rabunku (rozboju), jednakże sama klauzula nie regulowała w swej treści wyłączenia odpowiedzialności, stanowiąc że w sprawach nieuregulowanych zastosowanie znajdują OWU. Podkreślić należy, że postanowienia § 11 OWU jasno i wyraźnie przewidywały obowiązki ubezpieczającego oraz kierowcy, do których należało w szczególności: - zabezpieczenie ze szczególną starannością pojazdu wraz z przesyłką przed kradzieżą z włamaniem, - w czasie postoju pozostawienie pojazdu wraz z przesyłką na parkingu strzeżonym, a jeśli jest to niemożliwe- w miejscu zapewniającym maksimum bezpieczeństwa tj. na terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym lub na znajdujących się na trasie przewozu parkingach przy motelu, hotelu, całodobowej stacji benzynowej lub urzędzie celnym. Ponadto opuszczając samochód, kierowca powinien zabrać dokumenty przewozowe z samochodu, zamknąć pojazd i uruchomić zamontowane w nim urządzenia przeciwkradzieżowe (§ 11 ust. 4-5). Nie ulega wątpliwości, że naruszenie owych postanowień miało skutkować wyłączeniem bądź ograniczeniem odpowiedzialności ubezpieczyciela (stosownie do treści § 6 ust. 1 OWU).

Należy tylko wskazać, że ograniczenie odpowiedzialności ubezpieczyciela, wynikające z postanowień ogólnych warunków ubezpieczenia, nie może być dalej idące, niż przewidziane w art. 827 § 1 k.c. Zawarte w ogólnych warunkach ubezpieczenia postanowienia (klauzule), iż w pewnych przypadkach szkoda nie jest objęta ubezpieczeniem, nie są niczym innym, jak tylko zastrzeżeniem (wyjątkiem) na korzyść ubezpieczyciela. Jeśli zatem chce on z tego zastrzeżenia skorzystać, musi przeprowadzić, zgodnie z regułą ustanowioną w art. 6 k.c., dowód co do faktów wskazujących na taki przypadek (vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 17 stycznia 2014 r. I ACa 659/13, LEX nr 1425368, wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 9 czerwca 2015 r., VI ACa 1179/14, LEX nr 1765975).

Przez rażące niedbalstwo, o którym mowa w art. 827 § 1 k.c. oraz w OWU rozumie się niezachowanie minimalnych (elementarnych) zasad prawidłowego zachowania się w danej sytuacji. O przypisaniu pewnej osobie winy w tej postaci decyduje więc zachowanie się przez nią w określonej sytuacji w sposób odbiegający od miernika staranności minimalnej. Przy czym rażące niedbalstwo nie może być traktowane jako równoznaczne z niedochowaniem należytej staranności, o której mowa w art. 355 k.c. Rażące niedbalstwo to coś więcej niż brak zachowania zwykłej staranności w działaniu. Ocena, czy zachodzi wypadek rażącego niedbalstwa w rozumieniu art. 827 § 1 k.c., a także w rozumieniu postanowień ogólnych warunków umów wiążących strony stosunku ubezpieczenia, wymaga uwzględnienia obiektywnego stanu zagrożenia oraz kwalifikowanej postaci braku zwykłej staranności w przewidywaniu skutków, a więc uwzględnienia staranności wymaganej od działającej osoby, przedmiotu, którego działanie dotyczy oraz okoliczności, w których doszło do zaniechania pożądanego zachowań z jej strony. Rażące niedbalstwo można więc przypisać w wypadku nieprzewidywania szkody jako skutku m.in. zaniechania ubezpieczającego, o ile doszło do przekroczenia podstawowych, elementarnych zasad staranności (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 2010 r., IV CSK 153/10, LEX nr 1232801, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 2008 roku, III CSK 270/07, LEX nr 487542, wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 11 kwietnia 2013 roku, I ACa 718/12, LEX nr 1314797).

Ocena, czy zasady takie przekroczone, musi być dokonywana zawsze w okolicznościach konkretnego wypadku. A quo za rażące niedbalstwo uznawać należy nieostrożność graniczącą z rozmyślnym działaniem, a zatem jako rażąco niedbałe należałoby ocenić przede wszystkim zachowanie lekkomyślne albowiem, jako połączone z przewidywaniem skutku jest bliższe umyślności, niż klasyczne niedbalstwo (vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 22 sierpnia

2014 r., I ACa 279/14, LEX nr 1509039, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 maja 2005 r., III CK 522/04, LEX nr 151664). Pojęcie rażącego niedbalstwa powinno uwzględniać kwalifikowaną postać braku zwykłej staranności w przewidywaniu skutków. Osobisty nadzór osoby uprawnionej do korzystania z pojazdu jest dopełnieniem aktu właściwej staranności; zapewnia bowiem określony stopień bezpieczeństwa pojazdu przed kradzieżą i zabezpiecza również ubezpieczyciela przed nieograniczonym ryzykiem odpowiedzialności za szkodę spowodowaną kradzieżą (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 2010 r., IV CSK 153/10, Lex nr 1232801, Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 26 lutego 2015 r., I ACa 1302/14, LEX nr 1740723).

Należy zaznaczyć, że za rażące niedbalstwo nie można uznać każdego opuszczenia samochodu bez wyjęcia (i zabrania) kluczyków ze stacyjki. Zależy to bowiem od obiektywnego stanu zagrożenia. Inaczej też należy je oceniać, jeśli kierujący oddał się od auta; poza tym należy uwzględnić czas oddalenia i wszelkie okoliczności mające znaczenie w konkretnej sprawie. Rażący brak staranności wykazuje zatem posiadacz samochodu, który na przykład opuszcza go, pozostawiając kluczyki, jeśli nie ma możliwości obserwacji najbliższego otoczenia lub w skupisku ludzi albo oddał się. W tym ostatnim wypadku trudno o parametryczne wskazówki, jednak osoba kierowcy pozostającego „przy samochodzie” z reguły stwarza dla złodzieja zagrożenie podjęcia obrony mienia (vide: Z. Gawlik, Komentarz do art. 827 Kodeksu Cywilnego [w:] Kidyba A. (red.), Gawlik Z., Janiak A., Kopaczyńska-Pieczniak K., Kozieł G., Niezbecka E., Sokołowski T., Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część szczególna, wyd. II, opubl. LEX, 2014).

W ocenie Sądu powodowi przypisać należy cechy rażącego niedbalstwa w rozumieniu art. 827 § 1 k.c., jak również § 6 ust. 1 pkt 1 OWU. Pozostawienie bowiem, w okolicznościach niniejszej sprawy, ciągnika siodłowego wraz z towarem będącym przedmiotem przewozu bez jakiegokolwiek nadzoru nie może prowadzić do innej oceny tego zachowania. Wskazać należy, że osoba, która na zlecenia powoda wykonywała przedmiotowy przewóz, zostawiając nieodpowiednio zabezpieczony pojazd (niesprawne drzwi) wraz z ładunkiem będącym przedmiotem umowy ubezpieczenia musiała liczyć się z ewentualną kradzieżą pojazdu z ładunkiem lub nawet jego całkowitą utratą. Nie zmienia oceny tego zachowania fakt, że parking posiadał monitoring. Nie stało to na przeszkodzie dokonaniu kradzieży pojazdu, gdyż monitoring nie obejmował swym zasięgiem położenia całego pojazdu. Należy jedynie zauważyć, że dość zastanawiające jest, że kierowca zaparkował pojazd między dwoma innymi ciągnikami z naczepami w takim miejscu, do którego nie sięgał monitoring, a jak ustalono, w budynku stacji wybrał miejsce siedzące, z którego nie miał możliwości obserwacji pojazdu. W tym przypadku zaistniałemu zdarzeniu mogłaby być może zapobiec tzw. bezpośrednio nadzoru nad pojazdem rozumiana w ten sposób, że osoba uprawniona do korzystania z niego znajduje się cały czas w pobliżu pojazdu, mając go „w zasięgu wzroku”, co pozwala na przyjęcie, że w należyty sposób zabezpiecza własną osobą pojazd przed kradzieżą. W takiej sytuacji nie zachodzi „opuszczenie pojazdu”, które wymaga zabezpieczenia kluczyków lub dokumentów pojazdu albo zabezpieczenia pojazdu w sposób przewidziany w jego konstrukcji i uruchomienia wszystkich urządzeń zabezpieczających pojazd przed kradzieżą. Osobisty nadzór osoby uprawnionej do korzystania z pojazdu jest dopełnieniem aktu właściwej staranności, zapewnia bowiem określony stopień bezpieczeństwa pojazdu przed kradzieżą i zabezpiecza również ubezpieczyciela przed nieograniczonym ryzykiem odpowiedzialności za szkodę spowodowaną kradzieżą (wyrok SN z dnia 9 października 2002 r., IV CKN 1421/00, LEX nr 80274, wyrok SN z dnia 6 października 2006 r., V CSK 148/06, LEX nr 327967).

Ponadto kierowca pozostawił w pojeździe m.in. tzw. dokument WZ (potwierdzenie wydania towaru na zewnątrz) oraz inne dokumenty związane z przedmiotowym pojazdem, czym nie dopełnił obowiązku wynikającego z § 11 ust. 5 OWU, który jasno określa, że kierowca opuszczając samochód powinien zabrać dokumenty przewozowe z samochodu, zamknąć pojazd i uruchomić zamontowane w nim urządzenia przeciwkradzieżowe. Za list przewozowy lub inny dokument przewozowy w rozumieniu OWU uznaje się: dokument wystawiony zgodnie z ustawą Prawo przewozowe, zawierający dane wskazane w § 2 ust. 4 pkt 1-7, do których należą przede wszystkim: nazwisko lub nazwa i adres nadawcy przesyłki, nazwisko lub nazwa i adres odbiorcy przesyłki, nazwisko lub nazwa i adres przewoźnika, miejsce przeznaczenia przesyłki (dokładny adres), miejsce i data załadowania przesyłki; określenie rodzaju i gatunku przewożonego towaru, jego masy, liczby sztuk oraz sposobu opakowania i oznaczenia. Za uznaniem innego dokumentu przewozowego za list przewozowy przemawia wprost literalna treść art. 35 ust. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 roku- Prawo przewozowe (Dz. U. z 2015, poz. 915 j.t.), zgodnie z którym przesyłkę towarową stanowią rzeczy przyjęte

do przewozu na podstawie jednego listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego, zwanego dalej także "listem przewozowym". Skoro w przepisie wyraźnie użyto sformułowania, iż inny dokument przewozowy w świetle ustawy jest uznawany również za list przewozowy, niczym nieuzasadnione jest ścisłe rozumienie tego pojęcia (vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 6 marca 2015 r., I ACa 867/14, LEX nr 1661140). Nadto kierowca-świadek A. W. zeznał, że częstą praktyką jest to, że kierowcy wykonujący przewóz towarów otrzymują tylko dokumenty WZ bez listu przewozowego. W związku z powyższym dokument WZ, zdaniem Sądu, można uznać za tzw. inny dokument przewozowy, a bezspornym jest, że kierowca pozostawił go w skradzionym pojeździe, czym nie dopełnił obowiązku nałożonego na niego przez § 11 ust. 5 OWU.

Jak wskazuje się w orzecznictwie, zasadą obowiązującą wszystkich kierowców jest obowiązek zabierania z pozostawionego na postoju samochodu wszystkich dokumentów, kart kodowych, kluczyków, sterowników. Chodzi o to, aby ograniczyć kradzieże samochodów. Tak więc na przykład pozostawienie przez kierowcę (ubezpieczającego) dowodu rejestracyjnego w samochodzie, należy uznać za niedbalstwo w stopniu rażącym. Ubezpieczający nie tylko bowiem nie dokłada wymaganej staranności w ochronie przed utratą samochodu, ale wprost ułatwia dokonanie kradzieży, jednocześnie utrudniając, czy wręcz uniemożliwiając, skuteczne poszukiwanie i odzyskanie pojazdu (vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 15 marca 2013 r., I ACa 135/13, LEX nr 1314824, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 czerwca 1999 r., I CKN 57/98, OSN 2000, Nr 1, poz. 13).

Kolejną podstawą do wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela jest treść § 6 ust. 2 pkt c) OWU, który stanowi, że (...) nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek użycia pojazdu niesprawnego technicznie. Odnosząc to do przedmiotowej sprawy należy podkreślić, że pojazd nie był w pełni sprawny technicznie w chwili zdarzenia. Ustna opinia biegłego sądowego, który odwołał się do opinii pisemnej wydanej w sprawie karnej 3 DS. 945/10, niekwestionowana przez strony, jednoznacznie potwierdziła, że od strony pasażera drzwi co prawda zamykały się, ale można było otworzyć dowolnym przedmiotem z powodu uszkodzonej zastawki zamka, a w przypadku bębena zamka widoczne były ślady wgnieceń i zarysowań nie pochodzące od kluczy- bębenek blokował się tylko na jednej zastawce. Występowały ślady, które wskazywały na siłowe forsowanie zamka. W bębenu zamka drzwi lewych- po stronie kierowcy ujawniono ślady nie pochodzące od kluczy, wskazujące na nieskuteczną próbę siłowego forsowania zamka lub pozoracji (!) włamania przez zamek. Ponadto jeden z kluczyków od stacyjki był kopiowany (!) przed zdarzeniem kradzieży- ujawniono „świeże”, niezatarte ślady kopiowania, które nie mogły powstać w toku normalnej eksploatacji klucza. W stacyjce odnaleziono fragment klucza dorobionego o profilu klucza oryginalnego, użytego do niepowołanego uruchomienia pojazdu. Nie stwierdzono jedynie uszkodzeń blokady kierownicy ani śladów użycia włamaka. Biegły jednoznacznie stwierdził, że wskazane usterki w bębenu zamka, na zastawkach oraz w gnieździe bębena świadczą o tym, że zamek był niesprawny przed zdarzeniem, wskazał nawet, że drzwi od strony pasażera można było otworzyć dowolnym przedmiotem- nawet spinaczem biurowym. Niewątpliwie tak duża łatwość „dostania się do pojazdu” wobec jego nieodpowiedniego zabezpieczenia pozostaje nie bez znaczenia dla rozpatrywania niniejszego przypadku, bowiem § 11 ust. 4 OWU nakłada na kierowcę obowiązek zabezpieczenia pojazdu „ze szczególną starannością”, którego to obowiązku kierowca nie dopełnił.

Nie bez znaczenia pozostaje również fakt, że powód prowadził działalność gospodarczą, w ramach której świadczył, między innymi, usługi transportowe, podczas wykonywania których doszło do kradzieży pojazdu. Zatem zgodnie z art. 355 § 2 k.c. przy ocenie jego zachowania należało uwzględnić ten właśnie charakter działania. Nie oznacza to wprawdzie nałożenia na niego obowiązku dochowania staranności wyjątkowej, ale jednak dostosowanej poziomem do warunków, w jakich przyszło w danej sytuacji faktycznej działać. Zgodnie z zasadami doświadczenia życiowego, powód winien dbać o powierzony towar, a więc w szczególności sprawować nad nim odpowiedni nadzór. W związku z czym pozostawienie na parkingu nieodpowiednio zabezpieczonego samochodu, z dokumentami w środku, nie do końca sprawnego technicznie (m.in. uszkodzona zastawka zamka drzwi prawych), bez bliskiej jego obserwacji, przez osobę działającą na zlecenie powoda, za której działania ponosi on pełną odpowiedzialność na zasadzie art. 474 k.c., jest sprzeczne w sposób rażący z modelem prawidłowego postępowania. Zachowanie takie należało tym samym uznać za odbiegające w stopniu rażącym od obiektywnego miernika staranności, możliwości i powinności przewidywania skutków swego postępowania.

Tak niedbałe postępowanie pracownika powoda, za którego ponosi on odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, nie zasługuje na ochronę prawną i doprowadziłoby do bezpodstawnego przerzucania na ubezpieczyciela ryzyka wynikającego z tego rodzaju zachowań ubezpieczonego. Dodatkowo, w ocenie Sądu powód nie wykazał, aby wypłata odszkodowania odpowiadała w danych okolicznościach względem słuszności (vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 19 maja 2015 r., I ACa 323/15, LEX nr 1740674).

Nadto wreszcie, zgodnie z art. 824¹ k.c. jeżeli nie umówiono się inaczej, suma pieniężna wypłacona przez ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia nie może być wyższa od poniesionej szkody. Na gruncie niniejszej sprawy strona powodowa nie wykazała wysokości poniesionej szkody, zaś odszkodowanie ubezpieczeniowe nigdy nie może przewyższać rzeczywistej, tj. wykazanej co do wysokości, szkody powstałej w ubezpieczonym mieniu, gdyż w przeciwnym razie byłoby to bezpodstawne wzbogacenie ubezpieczającego, co sprzeciwiałoby się istocie i celowi ubezpieczeń majątkowych. Co prawda z art. 805 § 1 i § 2 pkt 1 k.c. wynika obowiązek pozwanego zapłaty powodowi odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku, ale aktualizacja tego obowiązku następuje dopiero wówczas, gdy ubezpieczający udowodni, że zaistniał wypadek przewidziany umową ubezpieczenia, że powstała szkoda i to w wykazanej przez ubezpieczającego wysokości, oraz że między takim wypadkiem a szkodą w udowodnionej wysokości istnieje normalny związek przyczynowy Tymczasem jest zupełnie oczywistym, że określona w umowie suma ubezpieczenia nie jest nowego rodzaju zryczałtowanym określeniem wysokości odszkodowania. Strony umowy ubezpieczenia nie umawiają się bowiem o wypłatę sumy ubezpieczenia, lecz o zapłatę odszkodowania w wysokości odpowiadającej wysokości powstałej szkody. Natomiast ustalona w umowie suma ubezpieczenia stanowi tylko górną granicę odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, zgodnie z art. 824 § 1 k.c. (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 1997 r., II CKN 534/97, LEX nr 1102252).

Jedynym dokumentem, który miał potwierdzać wartość ładunku i wysokość poniesionej szkody, była faktura proforma na kwotę 91.630 euro, załączona do akt szkodowych, jednakże wydatki udokumentowane wyłącznie fakturą proforma nie mogą być uznane za udokumentowane prawidłowo- faktura proforma nie jest dowodem potwierdzającym transakcję (vide: wyrok WSA w Warszawie z dnia 24 marca 2009 r., III SA/Wa 3265/08, LEX nr 491948). Powyższa kwota, przeliczona na złote, wskazana została również w wezwaniu do zapłaty skierowanym do ubezpieczyciela, jednakże powód ani do pozwu ani do pisma rozszerzającego powództwo z dnia 12 maja 2014 roku, nie załączył żadnych dokumentów pozwalających ustalić bezsporną wysokość roszczenia. Dokument WZ został skradziony wraz z pojazdem, a kierowca wykonujący przewóz zeznał, że nie był w stanie potwierdzić jaka ilość tkaniny i jakiej wartości została mu wydana, gdyż nie sprawdzał całej naczepy towaru, ponieważ nie miał takiego obowiązku. Ponadto w tzw. liście przewozowym CMR przewoźnik (tj. powód) miał możliwość wpisania zastrzeżenia w postaci wartości towaru, zgodnie z art. 24 Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 roku (Dz. U. 1962.49.238), zgodnie z którym nadawca może zadeklarować w liście przewozowym za umówioną dodatkową opłatą wartość towaru przekraczającą granicę wymienioną w ustępie 3 art. 23 i w tym przypadku kwota zadeklarowana zastępuje tę granicę. Natomiast zgodnie z art. 26 powołanej Konwencji nadawca może ustalić wpisując do listu przewozowego za umówioną dodatkową opłatą kwotę specjalnego interesu w dostawie przesyłki na wypadek jej zaginięcia lub uszkodzenia, a także w razie przekroczenia umówionego terminu dostawy, a jeżeli miała miejsce deklaracja specjalnego interesu w dostawie, można żądać niezależnie od odszkodowania przewidzianego w art. 23, 24 i 25 odszkodowania równego dodatkowej szkodzi, która została udowodniona, aż do wysokości zadeklarowanej kwoty. Przedmiotowy list przewozowy CMR nie zawierał żadnych szczególnych zastrzeżeń co do wartości towaru.

Biorąc pod uwagę ogólne reguły postępowania dowodowego, zgodnie z którymi obowiązek przedstawienia dowodów zmierzających do wyjaśnienia okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy spoczywa na stronach, a ciężar udowodnienia faktów mających dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie spoczywa na stronie, która z tych faktów wywodzi skutki prawne (art. 6 k.c. w zw. z art. 3 k.p.c. w zw. z art. 232 k.p.c.), powód dochodząc od ubezpieczyciela odszkodowania powinien wykazać, że poniósł w określonej wysokości szkodę. Brak wykazania powstania szkody oraz w jakiej zaistniała wysokości powoduje, że powództwo nie mogło być uwzględnione i z tego powodu (vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 14 lipca 2015 r., VI ACa 1187/14).

Rozważając zarzut pozwanej braku legitymacji czynnej powoda uznano, że jest on niezasadny, gdyż powód zawarł w dniu 9 marca 2011 roku z B. K. prowadzącą działalność gospodarczą pod nazwą (...) Special z siedzibą w Ł. umowę cesji, na mocy której firma (...) (cedent) przeniosła na T. S. (cesjonariusz) wierzytelność, która przysługiwała jej w stosunku do (...) z tytułu szkody powstałej w związku z kradzieżą w dniu 29 czerwca 2010 roku ładunku wraz z pojazdem, celem umożliwienia dochodzenia cesjonariuszowi wszelkich roszczeń na drodze sądowej. Cedent przeniósł wierzytelność wraz z wszelkimi prawami z nią związanymi. Ponadto strony oświadczyły, że cesjonariusz (tj. powód) po zakończeniu sporu sądowego zobowiązany jest do niezwłocznej zapłaty na rzecz cedenta kwoty równej wartości powstałej szkody. W związku z tym powód był uprawniony do dochodzenia praw wynikających z umowy ubezpieczenia. Ustalenia stron zostały również potwierdzone przez świadka C. M..

Wskazać należy również na bezzasadność zarzutu przedawnienia podniesionego przez pozwane (...) w sprzeciwie od nakazu zapłaty. Stosownie do treści art. 819 § 1 i 4 k.c., roszczenia z umowy ubezpieczenia przedawniają się z upływem lat trzech. Bieg przedawnienia roszczenia o świadczenie do ubezpieczyciela przerywa się także przez zgłoszenie ubezpieczycielowi tego roszczenia lub przez zgłoszenie zdarzenia objętego ubezpieczeniem. Bieg przedawnienia rozpoczyna się na nowo od dnia, w którym zgłaszający roszczenie lub zdarzenie otrzymał na piśmie oświadczenie ubezpieczyciela o przyznaniu lub odmowie świadczenia. Literalna wykładnia powyższego przepisu nakazuje twierdzić, że skutek prawny w postaci wznowienia biegu terminu przedawnienia nastąpi za każdym razem, gdy ubezpieczyciel prześle poszkodowanemu (ubezpieczonemu lub uprawnionemu z umowy ubezpieczenia) oświadczenie, z którego wynika, że odmawia on zaspokojenia roszczenia podmiotu, który go zgłasza. Tymczasem, odmiennie od tego, jak wskazuje SN w wyroku z dnia 8 marca 2012 roku (syng. akt V CSK 165/11): „bieg terminu przedawnienia roszczenia odszkodowawczego zaczyna biec na nowo dopiero od daty wydania przez ubezpieczyciela decyzji kończącej postępowanie likwidacyjne”. Wynika z tego, że badając konkretny stan faktyczny pod kątem ewentualnego zarzutu pozwanego ubezpieczyciela w przedmiocie przedawnienia roszczenia odszkodowawczego, należy ad casum sprawdzać, czy konkretne oświadczenie ubezpieczyciela kończy postępowanie likwidacyjne. Należałoby zatem uznać, że literalne brzmienie przepisu art. 819 § 4 zd. 2 k.c. doznaje pewnych ograniczeń – nie każde oświadczenie ubezpieczyciela w przedmiocie odmowy wypłaty odszkodowania w całości lub części będzie wznawiało bieg terminu przedawnienia roszczenia odszkodowawczego; będzie nim wyłącznie oświadczenie, które kończy postępowanie likwidacyjne. Wobec tego w przypadku, gdy ubezpieczyciel kończąc postępowanie likwidacyjne (oraz wydając w tym zakresie stosowną decyzję), na skutek odwołania ubezpieczonego (lub innego uprawnionego podmiotu) będzie podtrzymywał swoje pierwotne stanowisko uznać należy, że skutek prawny w postaci wznowienia biegu terminu przedawnienia następuje z chwilą wydania decyzji kończącej postępowanie likwidacyjne, a nie z datą każdego pisma ubezpieczyciela ustosunkowującego się do zarzutów wnoszonych przez uprawnionego pod adresem rozstrzygnięcia kończącego postępowanie likwidacyjne (vide: Dariusz Fuchs, Adam Malik, Znaczenie regulacji art. 819 § 4 KC dla wznowienia biegu terminu przedawnienia w sporach ubezpieczeniowych, MoP 2014, Nr 9, opubl. Legalis, zob. też: wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 20 września 2012 r., I ACa 300/12, LEX nr 1237836).

Na gruncie przedmiotowej sprawy niewątpliwym jest, że szkoda w postaci kradzieży zgłoszona została ubezpieczycielowi, co spowodowało przerwanie biegu terminu przedawnienia roszczenia z umowy ubezpieczenia. Pozwane (...) wydało decyzję odmawiającą wypłaty odszkodowania w dniu 27 sierpnia 2010 roku. W kolejnych pismach z dnia 4 maja 2011 roku oraz 7 marca 2011 roku (...) podtrzymało swoje stanowisko. Następnie w piśmie z dnia 1 lipca 2011 roku ubezpieczyciel podtrzymał swoją decyzję, informując o braku podstaw do zmiany stanowiska. Tak więc dopiero to zdarzenie spowodowało ponowne rozpoczęcie biegu terminu przedawnienia. Mając na względzie powyższe, należałoby uznać, że postępowanie likwidacyjne zostało zakończone z chwilą wydania ostatecznej decyzji, tj. pisma z dnia 1 lipca 2011 roku. Pozew w niniejszej sprawie został wniesiony do tut. Sądu w dniu 5 lipca 2013 roku, a zatem przed upływem trzyletniego terminu przedawnienia dochodzonego pozwem roszczenia. Z tych też względów, sformułowany przez stronę pozwaną zarzut przedawnienia należało uznać za chybiony. Nawet zresztą gdyby przyjąć, iż bieg terminu przedawnienia rozpoczął się na nowo od daty pierwszej decyzji odmawiającej wypłaty odszkodowania to wytoczenie powództwa nastąpiło przed upływem trzech lat od 27 sierpnia 2010 r.

Mając na uwadze wszystkie powyższe okoliczności Sąd oddalił powództwo uznając je za niezasadne.

O kosztach Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c., zgodnie z ogólną zasadą odpowiedzialności za wynik postępowania, zasądzając od powoda jako przegrywającego spór kwotę 7.217 złotych. Na kwotę tą składają się: koszt wynagrodzenia pełnomocnika pozwanego w kwocie 7.200 zł stosownie do § 6 pkt 7 Rozporządzenia z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz. U. z 2013, poz. 490 j.t.) oraz kwota 17 zł tytułem zwrotu opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Ponadto w punkcie 3 wyroku Sąd, na podstawie art. 84 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz.U. z 2014, poz. 1025 j.t.) nakazał wypłacić powodowi kwotę 53,43 zł tytułem zwrotu nadpłaconych kosztów sądowych z zaliczki uiszczonej przez powoda w dniu 17 lutego 2014 roku.

Z/ Odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikom stron

8-12-2015