

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 28 kwietnia 2022 r.

Sąd Apelacyjny w Poznaniu I Wydział Cywilny i Własności Intelektualnej

w składzie:

Przewodniczący : Sędzia Małgorzata Mazurkiewicz –Talaga

Protokolant: sekr. sąd. Ewelina Frąckowiak

po rozpoznaniu w dniu 4 kwietnia 2022r. w Poznaniu

na rozprawie

sprawy z powództwa M. P.

przeciwko T. w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanej

od wyroku Sądu Okręgowego w P.

z dnia 28 września 2020r , sygn. akt (...)

1. zmienia zaskarżony wyrok:

a/ w pkt. I , w ten sposób, że powództwo oddala;

b/ w pkt.3 , w ten sposób, że kosztami procesu obciąża w całości powoda , pozostawiając szczegółowe ich wyliczenie referendarzowi sądowemu;

2. zasądza od powoda na rzecz pozwanej 8990zł tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.

Małgorzata Mazurkiewicz-Talaga

Umieściła w Portalu Informacyjnym:

Sekretarz sądowy

Karolina Budna

Niniejsze pismo nie wymaga podpisu własnoręcznego na podstawie § 21 ust. 4 zarządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 19 czerwca 2019 r. w sprawie organizacji i zakresu działania sekretariatów sądowych oraz innych działów administracji sądowej jako właściwie zatwierdzone w sądowym systemie teleinformatycznym.

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 20 lutego 2020 r. powód M. P. wniósł o zasądzenie na swoją rzecz od pozwanego T. z siedzibą w W. kwoty 100.000 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 17 kwietnia 2017 r. do dnia zapłaty oraz kosztami procesu, w tym kosztami zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Pozwany w odpowiedzi na pozew wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na jego rzecz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Zaskarżonym wyrokiem Sąd Okręgowy: zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 98.780,11 złotych z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 17 kwietnia 2017 r. do dnia zapłaty; w pozostałym zakresie powództwo oddalił; a kosztami procesu obciążył w całości pozwanego, pozostawiając szczegółowe ich wyliczenie referendarzowi sądowemu.

Podstawę rozstrzygnięcia sądu stanowiły następujące ustalenia faktyczne i rozważania prawne:

Powód M. P., działający pod firmą (...), jest przedsiębiorcą prowadzącym działalność transportową.

Pozwany (...) S.A. jest przedsiębiorcą prowadzącym działalność ubezpieczeniową.

Strony w ramach prowadzonych działalności gospodarczych w dniu 18 maja 2016 r. zawarły umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i międzynarodowym nr (...). Okres ubezpieczenia trwał od 26 maja 2016 r. do 25 maja 2017 r.

Na podstawie przedmiotowej umowy ubezpieczenia pozwany udzielił ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczającego, dokonującego przewozu przesyłek:

- 1) zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi dotyczącymi wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego,
- 2) na podstawie:
 - a) listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego,
 - b) listu przewozowego CMR

w których zamieszczone są dane ubezpieczającego.

Przedmiotem ubezpieczenia była odpowiedzialność ubezpieczającego, którą ponosi on zgodnie z przepisami ustawy prawo przewozowe (przewozy krajowe) lub Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów CMR (przewozy międzynarodowe) m.in. za szkody rzeczowe, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu, a jej wydaniem.

Sumę ubezpieczenia na każde zdarzenie strony ustaliły na kwotę 300.000 USD.

Franszyza redukcyjna w każdej szkodzie wyniosła 300 USD, o ile nie były to towary szybko psujące się, przewożone w kontrolowanej temperaturze (wówczas franszyza redukcyjna wynosiła 5% wartości szkody, nie więcej niż 500 USD).

Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela został także rozszerzony m.in. o odpowiedzialność cywilną ubezpieczającego za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa pracowników ubezpieczającego oraz osób, które działają na jego zlecenie, w jego imieniu lub na jego rzecz, w tym szkody spowodowane przez osoby będące pod wpływem alkoholu i/lub substancji odurzających. W tym przypadku limit odpowiedzialności ubezpieczyciela wynosił 100.000 zł za jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia.

Pozwany na podstawie opisywanej umowy obejmował ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialność ubezpieczającego za szkody powstałe w przesyłce podczas parkowania (postoju, zatrzymania) środka transportu wraz z ładunkiem:

- 1) na parkingu strzeżonym / terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym,
- 2) na znajdujących się na trasie przewozu:
 - a) parkingach dla samochodów ciężarowych położonych bezpośrednio przy autostradzie / drodze ekspresowej,
 - b) przystosowanych dla samochodów ciężarowych parkingach przy motelu, hotelu,
 - c) całodobowej stacji benzynowej,
- 3) przy urzędzie celnym, przejściach granicznych, terminalach promowych,
- 4) w miejscach wyznaczonych przez policję lub inne upoważnione służby,
- 5) w wyznaczonych przez odbiorców i nadawców miejscach postojowych, przeznaczonych dla samochodów ciężarowych.

Powód zapłacił wyciszoną przez ubezpieczyciela składkę ubezpieczenia, która wyniosła 7.840 zł.

Integralną częścią umowy były Ogólne Warunki Ubezpieczenia OC Operatora Transportowego, obowiązujące od dnia 1 marca 2016 r.

W § 2 pkt 6 OWU zostało zdefiniowane pojęcie parkingu strzeżonego. Zgodnie z tym zapisem, parkingiem strzeżonym jest teren wydzielony, całodobowo dozorowany, oświetlony w porze nocnej, wyposażony w urządzenia blokujące wjazd i wyjazd, które uniemożliwiają wjazd i wyjazd pojazdu bez zezwolenia osoby dozorującej parking.

Zgodnie z § 11 pkt 4 OWU kierowca ze szczególną starannością powinien 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.

Jeżeli ubezpieczający z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa nie dopełnił któregokolwiek z obowiązków określonych w § 11 ust. 2 – 5 OWU, 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, W. może odmówić wypłaty odszkodowania lub je odpowiednio zmniejszyć.

W § 13 OWU wskazane zostały zasady ustalenia wysokości szkody oraz wypłaty odszkodowania. Zgodnie z tymi zasadami, wysokość odszkodowania nie może przekroczyć sumy ubezpieczenia ustalonej w umowie ubezpieczenia. Wysokość szkody rzeczowej i finansowej, ustalana jest w przypadku przewozów w ruchu krajowym, na podstawie ustawy Prawo przewozowe, zaś w ruchu międzynarodowym – na podstawie Konwencji CMR. Wysokość szkody rzeczowej zostaje pomniejszona o wartość pozostałości po zniszczonym lub uszkodzonym towarze, które mogą być przeznaczone do dalszego użytku, przeróbki lub sprzedaży. Wysokość odszkodowania ustala się w kwocie odpowiadającej wysokości szkody zgodnie z postanowieniami ust. 3, 4 i 6 z zastrzeżeniem, że w przypadku przewozów w ruchu międzynarodowym wysokość odszkodowania za szkodę rzeczową nie może przekroczyć wartość 8,33 SDR za kilogram brakującej wagi brutto. Od wysokości należnego odszkodowania W. potrąca kwotę (franszyzę redukcyjną), której wysokość ustalono w dokumencie ubezpieczenia. Jeśli wysokość należnego odszkodowania nie przekracza wysokości ustalonej franszyzy redukcyjnej, W. nie jest zobowiązana do wypłaty odszkodowania. Odszkodowanie lub jego bezsporna część, powinna być wypłacona osobie uprawnionej do otrzymania odszkodowania lub ubezpieczającemu – jeśli za zgodą W. zaspokoił on roszczenie osoby uprawnionej – w terminie 30 dni od otrzymania przez W. zawiadomienia o szkodzie. Jeżeli złożenie dokumentów, o których mowa w § 12 ust. 1 pkt 9 lub wyjaśnienie okoliczności koniecznych od ustalenia odpowiedzialności W. czy też wysokości odszkodowania w

terminie, o którym mowa wyżej okazało się niemożliwe, odszkodowanie jest wypłacane w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności, wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe.

Powód M. P. jest przedsiębiorcą transportowym, wykonuje krajowy i międzynarodowy przewóz drogowy towarów. Posiada 12 pojazdów ciężarowych, za pomocą których wykonuje przewóz.

W 2010 r. powód zawarł z M. M. (1) umowę dzierżawy terenu położonego przy ul. (...) w S. z przeznaczeniem na parking swoich pojazdów ciężarowych oraz pojazdów osobowych kierowców. Przed zawarciem umowy powód oglądał teren gdzie miały parkować jego samochody, przekazywał właścicielowi, że będą tam parkowały także pojazdy z ładunkami oraz, że chodzi mu o dozór tych pojazdów głównie w weekend, kiedy to pojazdy wracają z trasy na postój. Powód był zapewniany przez M. M. (1), że teren jest bezpieczny, ogrodzony, zamknięty i dozorowany całą dobę.

Powoda utwierdzał w przekonaniu, że tak właśnie jest fakt, że właściciel nieruchomości M. M. prowadził na tym terenie własną działalność gospodarczą – Zakład (...) s.c. M. M., a także mieszkał na tej nieruchomości. W tym czasie działalność M. M. (1) prosperowała dobrze, zatrudniał on kilkuset pracowników na 3 zmiany, a dozór był sprawowany przez całą dobę, 7 dni w tygodniu (dozorcy byli zatrudnieni również na 3 zmiany). Teren nieruchomości był ogrodzony i oświetlony, była jedna brama wjazdowa znajdująca się przy portierni. Przed bramą znajdowała się także tabliczka, że jest to teren prywatny, na który zakazane jest wejście w godzinach od 22.00 do 6.00. Brama była zamykana i każdy kto chciał wjechać lub wyjechać z terenu tej nieruchomości, musiał zgłosić to portierowi. Później został założony przez właściciela nieruchomości także monitoring. Dodatkowo swój monitoring, obejmujący teren, na którym parkowały ciężarówki, zainstalował powód.

Do obowiązków portiera (dozorcy) należało: sprawdzanie kto i w jakim celu wjeżdża lub wyjeżdża z nieruchomości, otwieranie bramy, sprawdzanie pracowników (...) s.c. przy wyjściu z zakładu (w celu wyeliminowania ewentualnych kradzieży), sprzątanie terenu, palenie w kotłowni, a także dbanie, by do samochodów parkujących na terenie nieruchomości m.in. przez powoda, nikt niepożądany się nie zbliżał.

Tak było do 2015 r. Potem zakład M. M. zaczął gorzej prosperować, w związku z tym nastąpiła redukcja pracowników i ograniczenie działalności przedsiębiorstwa z trzech zmian do jednej zmiany. Nastąpiły także zmiany w dozorcze nieruchomości. M. M. (1) zatrudniał już tylko jednego portiera, który pracował od 8.00 – 16.00. Później właściciel nieruchomości przejął dozór w tygodniu, a portier pracował jedynie w weekendy, a w połowie 2017 r. M. M. (1) w ogóle zrezygnował z zatrudniania portiera. W związku z tym w nocy, kiedy pojazdy powoda wracały z trasy lub wyruszały w trasę, brama wjazdowa nie była zamykana na klucz czy kłódkę, bo nie miałyby jej kto otworzyć.

O zmianach w dozorcze nieruchomości M. M. (1) nie informował jednak powoda, który cały czas był przekonany, że miejsce, na którym parkuje swoje pojazdy jest tak samo bezpieczne jak wówczas, kiedy zawierał umowę dzierżawy placu parkingowego. Tym bardziej, że od zawarcia umowy do 2017 r. nie miało miejsca żadne zdarzenie (kradzież, kradzież z włamaniem) z udziałem pojazdów powoda, a przeprowadzane przy okazji czynności służbowych, przez powoda i jego pracownika P. C. kontrole parkingu, nie wykazały żadnych nieprawidłowości. Kontrole te były przy tym dokonywane w dzień, kiedy portier był.

Powód posiada 12 pojazdów ciężarowych, za pomocą których wykonuje działalność gospodarczą (krajowy i międzynarodowy przewóz drogowy towarów). W tygodniu pojazdy powoda zwykle są w trasie. Po wykonaniu przewozu kierowcy zjeżdżają na parking od piątku wieczór do soboty rano. Natomiast wyjeżdżają w trasę od niedzieli wieczorem do poniedziałku rano.

Powód, ani jego kierowcy nie posiadali klucza do bramy wjazdowej na teren nieruchomości przy ul. (...) w S.. Początkowo (kiedy dozór był sprawowany całą dobę i 7 dni w tygodniu) kierowców na teren nieruchomości wpuszczał i wypuszczał dozorca. Później, kiedy dozorca pracował od 8.00 do 16.00, wieczorem i w nocy brama nie była zamykana na klucz lub kłódkę, a jedynie na skobel i była zawiązana łańcuchem. Pierwszy kierowca, który wracał z trasy odwijał

łańcuch i otwierał bramę, ale często jej nie zamykał, tak by pozostali kierowcy nie musieli jej ponownie otwierać. Podobnie było przy wyjazdach pojazdów powoda w trasę.

W dniu 3 marca 2017 r. powód otrzymał zlecenie transportowe od (...) S.A. na przewóz katalizatorów z firmy (...) Sp. z o.o. w miejscowości Ś. (Ś.) do firmy (...) / S. w Niemczech.

4 marca 2017 r. rano pojazd powoda został załadowany w miejscowości Ś. i przyjechał do S.. Tego samego dnia pojazd został odstawiony do warsztatu samochodowego, w celu naprawienia usterki, a po jej usunięciu, został zaparkowany na parkingu przy ul. (...). Przewóz miał być kontynuowany następnego dnia.

W nocy z 4 na 5 marca 2017 r. (z soboty na niedzielę) z parkingu przy ul. (...) w S., z przedmiotowego pojazdu skradziono część przewożonego towaru.

W tym czasie dozór na parkingu nie był sprawowany (dozorca był w tym dniu, ale tylko do godz. 16.00). J. L., który mieszka w budynku znajdującym się na nieruchomości należącej do M. M. (1), nie pełnił w tym czasie funkcji dozorca. Wychodził wprawdzie tej nocy kilka razy z mieszkania, ale nie po to by dokonać obchodu nieruchomości, a jedynie po to, by dolożyć do pieca w kotłowni, która znajduje się na zewnątrz budynku. Brama była otwarta, bowiem J. L., miał w nocy pojechać po córkę, która była na przyjęciu urodzinowym.

Kradzież ładunku stwierdził rano 5 marca 2017 r. kierowca powoda J. M., który miał tym samochodem pojechać do odbiorcy w Niemczech. Kierowca stwierdził nacięcia w naczepie i przecięcie linki zabezpieczającej. Zawiadomił o tym fakcie powoda oraz Policję.

Prokuratura Rejonowa w Ż. nadzorowała śledztwo w sprawie włamania do pojazdu należącego do powoda i kradzieży z niego towaru (katalizatorów) na szkodę (...) Sp. z o.o., które zakończyło się wydaniem w dniu 10 sierpnia 2017 r. postanowienia o umorzeniu postępowania wobec niewykrycia sprawców przestępstwa.

Rzeczywista szkoda poniesiona na skutek kradzieży wyniosła 386.546,43 zł. (...) S.A. zawarł jednak z ubezpieczycielem (...) S.A. ugodę, na mocy której ubezpieczyciel wypłacił mu odszkodowanie w kwocie 200.000 zł. W toku postępowania sądowego zainicjowanego przez (...) S.A. przeciwko M. P., strony zawarły ugodę pozasądową, na mocy której powód zobowiązał się zapłacić na rzecz (...) S.A. kwotę 100.000 zł (sygn. akt (...)).

Powód niezwłocznie (6 marca 2017 r.) zgłosił szkodę pozwanemu. Decyzją z dnia 19 kwietnia 2017 r. pozwany odmówił wypłaty odszkodowania, z uwagi na niespełnienie przez przewoźnika wymagań co do miejsca parkowania pojazdów z ładunkiem. Mianowicie, zdaniem pozwanego, teren parkingu przy ul. (...) w S. nie był w dacie zdarzenia trwale dozorowany oraz zamknięty.

Powód pismem z dnia 20 kwietnia 2017 r. złożył ubezpieczycielowi dodatkowe wyjaśnienia i dokumenty.

Pismem z dnia 10 maja 2017 r. pozwany, po ponownej analizie sprawy, po raz kolejny odmówił wypłaty odszkodowania. Pozwany wyjaśnił, że parking, na którym powód parkował pojazdy, nie był wyposażony w urządzenie blokujące wjazd i wyjazd, a nadto nie spełniał wymogów parkingu strzeżonego, ponieważ:

- parking był jedynie monitorowany elektronicznie (kamery) bez możliwości stałego i bieżącego wglądu w rejestrowany obraz,
- brak było stałego dozoru fizycznego parkingu,
- umowa dzierżawy nie zawierała klauzuli o dozorcze samochodów wydierżawiającego przez dzierżawcę,
- na teren parkingu był swobodny wjazd i wyjazd przez niezabezpieczone bramy wjazdowe.

Decyzją z dnia 13 czerwca 2017 r. pozwany ponownie podtrzymał decyzję z dnia 10 maja 2017r.

Powód, działając przez swojego pełnomocnika, pismem z dnia 3 stycznia 2018 r. wniósł o ponowne rozpatrzenie sprawy przez pozwanego. Pozwany decyzją z dnia 17 stycznia 2018 r. poinformował powoda, że podtrzymuje swoją decyzję z dnia 19 kwietnia 2017 r. Od powyższej decyzji powód wniósł odwołanie. Decyzją z dnia 1 lutego 2018 r. pozwany nie uwzględnił odwołania i podtrzymał swoje dotychczasowe stanowisko.

Pismem z dnia 6 czerwca 2019 r. powód po raz kolejny wniósł o ponowne rozpatrzenie sprawy przez pozwanego i wezwał go do polubownego zakończenia sporu. Pismem z dnia 2 lipca 2019 r. pozwany podtrzymał decyzję wydaną w dniu 1 lutego 2018 r.

Po zdarzeniu z dnia 4/5 marca 2017 r. powód nie parkuje już swoich samochodów na nieruchomości przy ul. (...), lecz na innym dozorowanym parkingu w S., za porównywalnym wynagrodzeniem.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie zebranego w sprawie i powołanego wyżej materiału dowodowego. Należy przy tym zaznaczyć, iż w zasadzie był on między stronami niesporny.

Zebrane w sprawie dokumenty urzędowe Sąd uznał za wiarygodne, albowiem zostały sporządzone przez właściwe do tego organy i w granicach kompetencji sporządzających je osób, a nadto, żadna ze stron procesu nie kwestionowała ich wiarygodności. Tym samym i Sąd nie znalazł podstaw, aby czynić to z urzędu.

Za wiarygodne Sąd uznał również dokumenty prywatne złożone w sprawie, bacząc jednak, iż zgodnie z treścią art. 245 kpc, stanowią one jedynie dowód tego, iż osoby, które je podpisały, złożyły oświadczenie o treści zawartej w tych dokumentach.

Przymiotem wiarygodności Sąd opatrzył również zeznania powoda M. P., bacząc jednak, iż jako osoba bezpośrednio zainteresowana wynikiem sprawy, mógł on przedstawiać okoliczności sprawy w korzystnym dla siebie świetle. Tym niemniej Sąd uznał je za wiarygodne, albowiem były one spójne, logiczne i konsekwentne, a wyłaniający się z nich obraz stanu faktycznego sprawy jest zbieżny z ustalonym przez Sąd, w oparciu o pozostały materiał dowodowy, w tym dokumenty, zeznania świadków J. M., J. N., P. C. i częściowo zeznania M. M. (1).

Zeznania świadka M. M. (1) sąd uznał jedynie za częściowo wiarygodne. W szczególności sąd nie dał wiary świadkowi, że umowa dzierżawy placu parkingowego przy ul. (...) w S., zawarta przez tego świadka z powodem w 2010 r., nie obejmowała dozoru pojazdów powoda. Wprawdzie z treści umowy taki obowiązek wprost nie wynika. Należy jednak podkreślić, że zawarły ją osoby nie będące prawnikami, zajmującymi się profesjonalnie formułowaniem umów cywilnoprawnych. Z okoliczności zawarcia umowy, które szczegółowo opisał w swoich zeznaniach powód, wynikało jednak, że powodowi zależało na dozorze jego pojazdów, albowiem zamierzał na tym parkingu parkować także pojazdy załadowane towarem, a właściciel nieruchomości o tym wiedział i zapewniał powoda, że jest w stanie zapewnić bezpieczeństwo jego pojazdom. Było to zresztą zgodne z prawdą, albowiem właściciel nieruchomości M. M. mieszkał na tej nieruchomości oraz prowadził na niej własną, dobrze prosperującą działalność gospodarczą – Zakład (...) s.c. M. M., a dozór był sprawowany przez całą dobę, 7 dni w tygodniu. Temu, że wolą stron umowy dzierżawy było także sprawowanie dozoru nad pojazdami powoda, nie przeczył także zapis umowy mówiący o braku odpowiedzialności właściciela nieruchomości za mienie pozostawione w samochodach. Oczywistym było bowiem, że skoro M. M. (1) nie prowadzi parkingu strzeżonego i nie przyjmuje pojazdów powoda na przechowanie, a nadto nie jest świadomy jakiego rodzaju towar powód przewozi swoimi pojazdami, nie chce odpowiadać za ewentualną szkodę w tym towarze. Brak odpowiedzialności właściciela nieruchomości w tym zakresie, nie pozostawał jednak w sprzeczności z wynikającym z ustaleń z powodem obowiązkiem ogólnego nadzoru nad parkowanymi przez powoda na jego parkingu pojazdami.

Zeznaniom świadka J. N. sąd dał wiarę w całości, albowiem były one szczere, spójne i logiczne, a także korespondowały z zeznaniami powoda i świadka J. M.. Świadek pełnił wprawdzie funkcję dozorcę na nieruchomości przy ul. (...) w S. jedynie przez kilka miesięcy w 2010 r. Jednakże jego zeznania pozwoliły sądowi ustalić jak wyglądał dozór na tej nieruchomości, kiedy powód zawierał umowę dzierżawy placu parkingowego z M. M. (1). W szczególności, że był on

sprawowany całą dobę przez 7 dni w tygodniu, brama wjazdowa była zamykana na łańcuch z kłódką i każdy kto chciał wjechać lub wyjechać z terenu nieruchomości, musiał to zgłosić dozorczy.

Przymiotem wiarygodności sąd opatrzył zeznania świadków J. M. (kierowcy powoda) i P. C. (pracownika powoda – kierownika technicznego), albowiem ich zeznania były szczere, spójne i konsekwentne, a nadto korespondowały z zeznaniami powoda.

Sąd co do zasady dał wiarę także zeznaniom świadka J. L., mimo iż pozostawały w sprzeczności z oświadczeniem złożonym przez niego w dniu 30 marca 2017 r. (k. 81 akt). Były jednak zgodne z zeznaniami złożonymi przez niego w toku śledztwa prowadzonego w sprawie kradzieży z włamaniem do pojazdu powoda. Sąd nie dał jednak wiary zeznaniom tego świadka, że oświadczenie z dnia 30 marca 2017 r. zostało przez niego złożone na prośbę powoda, albowiem w tym zakresie zeznania świadka J. L. pozostawały w sprzeczności z zeznaniami powoda, którym sąd dał wiarę w całości, a wiarygodność tego świadka i tak była niska, z uwagi na fakt, że już raz poświadczył on nieprawdę (w oświadczeniu z dnia 30 marca 2017 r.).

Powód w niniejszej sprawie domagał się zasądzenia od pozwanego kwoty 100.000 zł tytułem odszkodowania z umowy ubezpieczenia OC przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i międzynarodowym, którą zawarł z pozwanym. Pozwany natomiast wnosząc o oddalenie powództwa powoływał się na wyłączenie swojej odpowiedzialności za szkodę, z uwagi na niezapewnienie przez powoda warunków do parkowania pojazdów wraz z ładunkiem na parkingu przy ul. (...) w S., ewentualnie powoływał się na ograniczenie swojej odpowiedzialności, wynikające z § 13 ust. 7 OWU i art. 23 ust. 3 Konwencji CMR.

Zgodnie z art. 805 kc 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. Należy przy tym wskazać, że celem umowy ubezpieczenia w przypadku posiadaczy pojazdów mechanicznych w zakresie ich odpowiedzialności cywilnej jest zobowiązanie ubezpieczyciela do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony (art. 822 § 1 k.c.).

W niniejszej sprawie nie budziło wątpliwości i pozostawało poza sporem, że strony łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w ruchu krajowym i międzynarodowym nr (...), obejmująca okres od 26 maja 2016 r. do 25 maja 2017 r., że w okresie ubezpieczenia tj. w dniu 4/5 marca 2017 r. miało miejsce włamanie do pojazdu będącego własnością powoda i kradzież przewożonego towaru oraz, że kradzieży tej dokonano na parkingu w S. przy ul. (...), na którym powód parkował swoje pojazdy.

Powód domagając się odszkodowania z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia twierdził, że spełnił wszelkie warunki do objęcia przedmiotowej szkody ochroną ubezpieczeniową, albowiem parking przy ul. (...) w S. był ogrodzony, dozorowany, oświetlony, z bramą wjazdową zamykaną na łańcuch z kłódką przez stróża obiektu. Nadto był objęty monitoringiem zainstalowanym zarówno przez właściciela obiektu jak i przez powoda.

Pozwany natomiast, wnosząc o oddalenie powództwa twierdził, że parking ten nie spełniał wymagań ustalonych w umowie do parkowania na nim pojazdów z ładunkiem, w szczególności: nie prowadzono na nim ewidencji wjazdów i wyjazdów samochodów parkujących na dzierżawionym placu, kamery zainstalowane na terenie parkingu nie umożliwiały bieżącego wglądu w zapis monitoringu, a teren w dacie zdarzenia nie był zamknięty i stale dozorowany. Pozwany zakwestionował również, by powód wykazał, iż wartość poniesionej przez niego szkody wynosi 100.000 zł. Nadto z ostrożności procesowej pozwany wskazał, że zgodnie z zapisami umowy i OWU oraz art. 23 ust. 3 Konwencji CMR, odszkodowanie nie może przekraczać 8,33 jednostki rozrachunkowej za każdy kilogram brakującej wagi brutto.

Zgodnie z ustaleniami umowy będącej przedmiotem niniejszego postępowania, stwierdzonej polisą nr (...) oraz ogólnymi warunkami ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej operatora transportowego, obowiązującymi w dacie zawierania umowy ubezpieczenia, ochroną ubezpieczeniową została objęta odpowiedzialność cywilna ubezpieczającego dokonującego przewozu przesyłek zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi wykonywania

krajowego i międzynarodowego transportu drogowego i na podstawie m.in. listu przewozowego CMR. Przedmiotem ubezpieczenia była zatem objęta odpowiedzialność ubezpieczającego, którą ponosił on zgodnie z przepisami ustawy prawo przewozowe (przewozy krajowe) lub Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów CMR (przewozy międzynarodowe) m.in. za szkody rzeczowe, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu, a jej wydaniem (w tym na skutek kradzieży).

Sumę ubezpieczenia na każde zdarzenie strony ustaliły na kwotę 300.000 USD.

Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela został rozszerzony m.in. o odpowiedzialność cywilną ubezpieczającego za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa pracowników ubezpieczającego oraz osób, które działają na jego zlecenie, w jego imieniu lub na jego rzecz, w tym szkody spowodowane przez osoby będące pod wpływem alkoholu i/ lub substancji odurzających. W tym przypadku limit odpowiedzialności ubezpieczyciela wynosił 100.000 zł za jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia.

Pozwany na podstawie opisywanej umowy obejmował także ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialność ubezpieczającego za szkody powstałe w przesyłce podczas parkowania (postoju, zatrzymania) środka transportu wraz z ładunkiem:

- 1) na parkingu strzeżonym / terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym,
- 2) na znajdujących się na trasie przewozu:
 - a) parkingach dla samochodów ciężarowych położonych bezpośrednio przy autostradzie / drodze ekspresowej,
 - b) przystosowanych dla samochodów ciężarowych parkingach przy motelu. hotelu,
 - c) całodobowej stacji benzynowej,
- 3) przy urzędzie celnym, przejściach granicznych, terminalach promowych,
- 4) w miejscach wyznaczonych przez policję lub inne upoważnione służby,
- 5) w wyznaczonych przez odbiorców i nadawców miejscach postojowych, przeznaczonych dla samochodów ciężarowych.

Zdarzenie, które spowodowało szkodę (kradzież z włamaniem do pojazdu powoda) miało miejsce na parking przy ul. (...) w S., gdzie powód stale parkował swoje pojazdy, także z ładunkami. Należało zatem ustalić czy miejsce to spełniało określone w umowie i OWU warunki do objęcia ochroną ubezpieczeniową szkód powstałych w przesyłce podczas parkowania na nim pojazdów z ładunkami.

Parking przy ul. (...) w S. nie był parkingiem strzeżonym. Pojęcie parkingu strzeżonego zostało zdefiniowane w § 2 pkt 6 OWU i zgodnie z tym zapisem, parkingiem strzeżonym był teren wydzielony, całodobowo dozorowany, oświetlony w porze nocnej, wyposażony w urządzenia blokujące wjazd i wyjazd, które uniemożliwiają wjazd i wyjazd pojazdu bez zezwolenia osoby dozorującej parking. Takich warunków z pewnością parking powoda nie spełniał. Powód mógł jednak – zgodnie z umową – parkować pojazdy z ładunkiem także na „terenie trwale ogrodzonym, zamkniętym, dozorowanym oraz oświetlonym”.

Pojęcie „dozór” czy „parking / teren dozorowany” nie zostało określone w umowie czy OWU. Przy czym to strona pozwana – jako profesjonalista oraz autor ogólnych warunków ubezpieczenia – ma obowiązek sformułować je precyzyjnie, a w razie niejasności czy wątpliwości co do poszczególnych postanowień należy je interpretować na korzyść ubezpieczającego, (tak też Sąd Najwyższy w wyrokach: z dnia 14.07.2006r. II (...), z dnia 08.12.2005r. (...), z dnia 13.05.2004r. (...), z dnia 2.09.1998r. (...), z dnia 7.10.2010r. (...), Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 08.07.1997r. (...)).

Oczywistym jest przy tym, nie można utożsamiać pojęcia parking „dozorowany” i pojęcia parking „strzeżony”. Parking niestrzeżony może być parkingiem dozorowanym. Parking dozorowany oznacza w istocie wynajęcie placu/miejsca postojowego z ogólnym nadzorem nad parkingiem/placem osoby zarządzającej tym miejscem. Parking strzeżony zaś oznacza zawarcie umowy przechowania zindywidualizowanej rzeczy i sprawowania nad nią nadzoru i pieczy przez osobę zarządzającą parkingiem, (tak też Sąd Apelacyjny w W. w wyroku z dnia 8 listopada 2006 r. (...), Sąd Apelacyjny w Łodzi w wyroku z dnia 9 października 2014 r., (...)).

Biorąc pod uwagę okoliczności niniejszej sprawy można stwierdzić, że teren przy ul. (...) w S., był dozorowany w powyższym znaczeniu. Z ustaleń poczynionych przez sąd w toku niniejszego postępowania, w oparciu o dostarczony przez strony materiał dowodowy wynikało bowiem, że parking przy ul. (...) w S., na którym powód parkował należące do niego pojazdy, był trwale ogrodzony, zamknięty oraz oświetlony, a właściciel nieruchomości zatrudniał także dozorcę. Wszyscy przesłuchani z prawie świadkowie zgodnie zeznali bowiem, że teren nieruchomości przy ul. (...), na której znajduje się także parking, jest i był w dacie kradzieży, ogrodzony, była tylko jednak brama wjazdowa, a na terenie nieruchomości znajdowały się lampy oświetlające także parking, na którym powód parkował swoje pojazdy. Z zeznań świadków i powoda wynikało także, że brama wjazdowa co do zasady była zamykana. Przed bramą znajdowała się także tabliczka, że jest to teren prywatny, na który zakazane jest wejście w godzinach od 22.00 do 6.00. Fakt, że brama w dacie zdarzenia powodującego szkodę była otwarta, a także, że kierowcy zjeżdżający z trasy późnym wieczorem i w nocy nie zawsze zamykali bramę, by następnie mogli swobodnie wjechać na teren nieruchomości, mogło być rozpatrywane jedynie w kategorii rażącego niedbalstwa, od którego zresztą powód był ubezpieczony, lecz nie powodowało zwolnienia pozwanego z odpowiedzialności.

Ewentualne niejasności czy wątpliwości co do poszczególnych postanowień umowy czy OWU należy interpretować na korzyść ubezpieczającego. Skoro zatem w umowie z powodem pozwany nie sprecyzował dokładnie w jaki sposób teren, na którym dozwolone jest parkowanie pojazdów z ładunkami, ma być zamknięty (np. poprzez umieszczenie sformułowania „trwale zamknięty” lub „zamknięty w sposób uniemożliwiający wjazd na teren w sposób niekontrolowany”), to należało uznać, że teren parkingu przy ul. (...) w S., który był zabezpieczony bramą wjazdową, zamykaną na łańcuch, łańcuch z kłódką lub skobel oraz z wywieszoną tablicą informującą, iż jest to teren prywatny, na który obowiązuje zakaz wstępu w porze nocnej, spełniała warunki „terenu zamkniętego” w rozumieniu postanowień umowy, bo taki sposób zabezpieczenia uniemożliwiał osobom trzecim swobodny dostęp do nieruchomości.

Wbrew twierdzeniom pozwanego, z umowy, ani z OWU nie wynikało, że parking (nie będący parkingiem strzeżonym) powinien być wyposażony w urządzenie blokujące wjazd i wyjazd oraz, że konieczne było prowadzenie ewidencji pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających z terenu nieruchomości. Tego typu wyposażenie i ewidencję posiadają zwykle parkingi strzeżone, a parking przy ul. (...) w S. niewątpliwie takim parkingiem nie był. Umowa dopuszczała jednak parkowanie pojazdów z ładunkami także w innych miejscach niż parkingi strzeżone i nie przewidywała dla nich wymogu posiadania powyższych zabezpieczeń (a jedynie by był to teren trwale ogrodzony, zamknięty, dozorowany oraz oświetlony).

Chybiony był także zarzut pozwanego, że parking nie był dozorowany, albowiem był jedynie monitorowany elektronicznie, za pomocą kamer, bez możliwości stałego i bieżącego wglądu w rejestrowany obraz. Należy wskazać, że żaden zapis umowy ani OWU nie nakładał na przewoźnika obowiązku parkowania pojazdów wyłącznie na parkingu posiadającym monitoring i to z możliwością stałego i bieżącego wglądu w rejestrowany obraz. Taki monitoring mógł jedynie wzmacniać ochronę parkowanych pojazdów i przewożonego w nich mienia, jednakże nie stanowił warunku objęcia ochroną ubezpieczeniową szkód powstałych podczas parkowania środka transportu wraz z ładunkiem na parkingu.

Z przeprowadzonego postępowania dowodowego wynikało także, że właściciel nieruchomości w czasie zdarzenia zatrudniał dozorcę i w dniu zdarzenia 4 marca 2017 r. dozorca pełnił swoje obowiązki, lecz w godzinach od 8.00 do 16.00.

W tym miejscu należy wskazać, że kwestia dozoru nad nieruchomością, na której powód parkował swoje pojazdy, zmieniała się w czasie trwania umowy dzierżawy, lecz powód nie był o tych zmianach informowany. Jak bowiem wynikało z zeznań świadka M. M. (1) i powoda, których żadna ze stron nie kwestionowała, w 2010 r., kiedy powód zawierał z M. M. (1) umowę dzierżawy terenu położonego przy ul. (...) w S., właściciel nieruchomości prowadził na tym terenie własną, dobrze prosperującą działalność gospodarczą. Zakład M. M. pracował wówczas na 3 zmiany, a dozór był sprawowany przez całą dobę, 7 dni w tygodniu (dozorcy byli zatrudnieni również na 3 zmiany). Przed zawarciem umowy powód oglądał teren gdzie miały parkować jego samochody, przekazywał właścicielowi, że będą tam parkowały także pojazdy z ładunkami oraz, że chodzi mu o dozór tych pojazdów głównie w weekend, kiedy to pojazdy wracają z trasy na postój. Powód był zapewniany wówczas przez M. M. (1), że teren jest bezpieczny, ogrodzony, zamknięty i dozorowany całą dobę. Natomiast od 2015 r., kiedy zakład M. M. zaczął gorzej prosperować, następowała redukcja pracowników i ograniczenie działalności przedsiębiorstwa z trzech zmian do jednej zmiany. Nastąpiły także zmiany w dozorcze nieruchomości. M. M. (1) zatrudniał już tylko jednego portiera, który pracował od 8.00 – 16.00. Później właściciel nieruchomości przejął dozór w tygodniu, a portier pracował jedynie w weekendy, a w połowie 2017 r. (ale już po zdarzeniu z 4/5 marca 2017 r) M. M. (1) w ogóle zrezygnował z zatrudniania portiera. O zmianach w dozorcze nieruchomości M. M. (1) nie informował jednak powoda, który cały czas był przekonany, że miejsce, na którym parkuje swoje pojazdy, jest tak samo bezpieczne jak wówczas, kiedy zawierał umowę dzierżawy placu parkingowego. Świadczy o tym także fakt, że powód niezwłocznie po zdarzeniu z 4/5 marca 2017 r., zaprzestał parkowania na nim swoich pojazdów. Zatem zarzucany powodowi przez pozwanego brak należytej staranności przy wyborze parkingu dla swoich pojazdów, w tym brak osobistego nadzoru nad stanem dozoru na parkingu przy ul. (...) w S., mógłby być rozpatrywany jedynie w kategoriach rażącego niedbalstwa, od którego zresztą powód był ubezpieczony.

W ocenie Sądu teren parkingu przy ul. (...) w S. był zatem dozorowany w rozumieniu łączącej strony umowy i OWU. Ponownie należy się w tym miejscu odwołać do już wyżej przytoczonej zasady precyzyjności postanowień umowy i OWU, która obciąża pozwanego jako profesjonalistę i wszelkie niejasności muszą być interpretowane na korzyść ubezpieczającego. Skoro pozwany nie określił w umowie i OWU, że dozór ma być np. sprawowany całodobowo lub w porze nocnej, to ogólny dozór nad nieruchomością przy ul. (...) w S., sprawowany przez zatrudnionego dozorcę lub osobiście przez właściciela nieruchomości, spełniał wymogi „dozorowania”, określone w umowie ubezpieczenia łączącej strony.

Faktu tego nie zmienia także treść łączącej powoda z M. M. (1) umowy dzierżawy, a w szczególności jej § 3, który stanowił, że za mienie pozostawione w samochodach, odpowiedzialność ponowi wdzierżawiający. Przede wszystkim należy wskazać, że umowę tę zawarli wprawdzie przedsiębiorcy, ale nie będący prawnikami i nie posługujący się na co dzień profesjonalnym językiem prawniczym, zatem jej postanowienia nie mogą być interpretowane na niekorzyść ubezpieczającego. Nadto oczywistym było, że ze względu na charakter łączącej strony umowy (dzierżawy / najmu placu parkingowego, a nie przechowania), wykluczona była możliwość przypisania M. M. (1) odpowiedzialności za szkodę wywołaną kradzieżą przez osobę trzecią mienia pozostawionego w zaparkowanych pojazdach powoda. Parking prowadzony przez M. M. (1) nie był bowiem parkingiem strzeżonym.

Na zakończenie tej części rozważań, należy odnieść się ogólnie do samej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorcy przewozowego. Umowę taką (zresztą jak każdą umowę ubezpieczenia OC) zawiera się po to, by być chronionym od odpowiedzialności odszkodowawczej w sytuacjach, w których w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą wyrządzi się szkodę, za którą ponosi się odpowiedzialność. Skoro przewóz towarów stanowi istotę działalności firmy przewozowej, to umowa ubezpieczenia OC dotycząca tej działalności nie może być iluzoryczna i powodować – przez wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela – że do wyjątków będą należeć sytuacje ponoszenia przezeń odpowiedzialności, a regułą staną się jej wyłączenia. Jeżeli ubezpieczenie OC działalności gospodarczej polegającej na prowadzeniu przedsiębiorstwa transportowego i wykonywaniu usług przewozu towarów ma mieć ratio facti i ratio legis, to musi prowadzić do zrealizowania celu ubezpieczenia. Nie realizuje tego wyłączenie odpowiedzialności w okolicznościach, w których w ogóle ta odpowiedzialność może zachodzić. Wymaganie, aby ubezpieczający tak zabezpieczył pojazd, aby go nie można było żadną miarą ukraść, albo ukraść przewożonego nim towaru, przeczy istocie ubezpieczenia, ponieważ zanika ryzyko odpowiedzialności za szkodę, od nastąpienia której

przewoźnik się ubezpiecza. Jest przy tym zrozumiałe, że ubezpieczyciel ma prawo wymagać staranności po stronie ubezpieczającego i, że stopień tej staranności ma wpływ na wysokość składki i ewentualne warianty ubezpieczenia OC, zwiększające lub zmniejszające zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela. Nie może to jednak prowadzić do sytuacji, w których zanika sens ubezpieczenia. Umowa ubezpieczenia ma bowiem pełnić przede wszystkim funkcję ochronną, z czego wynika, że miarodajny dla wykładni jej postanowień jest punkt widzenia tego, kto jest chroniony a nie ubezpieczyciela (por. wyrok SN z dnia 16.12.2009 r., (...)).

Ustalwszy zatem, że parking przy ul. (...) w S., na którym doszło do zdarzenia powodującego szkodę, spełniał wymogi terenu „trwale ogrodzonego, zamkniętego, dozorowanego i oświetlonego”, należało ustalić wysokość szkody, jaką poniósł powód i za jaką odpowiadał pozwany. Jak wynikało z dokumentów dołączonych do pozwu i nie kwestionowanych przez pozwanego, rzeczywista szkoda poniesiona na skutek kradzieży wyniosła 386.546,43 zł. (...) S.A. zawarł jednak z ubezpieczycielem (...) S.A. ugodę, na mocy której ubezpieczyciel wypłacił mu odszkodowanie w kwocie 200.000 zł. W toku postępowania sądowego zainicjowanego przez (...) S.A. przeciwko M. P., strony zawarły ugodę pozasądową, na mocy której powód zobowiązał się zapłacić na rzecz (...) S.A. kwotę 100.000 zł (sygn. akt (...)). Nie budziło zatem wątpliwości, że szkoda powoda wynosiła w rozpatrywanym przypadku 100.000 zł.

Z umowy łączącej strony wynikało z kolei, że suma ubezpieczenia na każde zdarzenie wynosiła 300.000 USD, a w przypadku szkód powstałych wskutek rażącego niedbalstwa pracowników ubezpieczającego oraz osób, które działają na jego zlecenie, w jego imieniu lub na jego rzecz – limit odpowiedzialności ubezpieczyciela wynosił 100.000 zł za jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia.

Zaznaczyć jednak w tym miejscu należy, że zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela nie zawsze pokrywa się w pełni z zakresem odpowiedzialności samego ubezpieczającego. Decyduje o tym bowiem umowa ubezpieczenia oraz treść ogólnych warunków ubezpieczenia, jak i przepisy prawa materialnego. Ubezpieczyciel może odpowiadać za wszystkie zobowiązania do wysokości zobowiązań samego ubezpieczającego, może jednak ustalić w umowie tzw. sumę gwarancyjną, stanowiącą górną granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela, jak też sumę minimalną, poniżej której nie ponosi odpowiedzialności, a stanowiącą tzw. udział własny ubezpieczającego.

W przedmiotowej sprawie w OWU określono tę kwotę w postaci franszyzy redukcyjnej na poziomie 300 USD i w rozpatrywanym wypadku kwota tej franszyzy winna pomniejszać odpowiedzialność pozwanego ubezpieczyciela, co wynika z § 13 OWU.

W dacie zdarzenia powodującego szkodę wartość 1 USD wyniosła 4,0663 zł (por. tabela kursów NBP z dnia 6 marca 2017 r.). Zatem wysokość franszyzy redukcyjnej w przeliczeniu na walutę polską wynosiła 1.219,89 zł.

Zgodnie z § 13 OWU wysokość szkody rzeczowej i finansowej, ustalana jest w przypadku przewozów w ruchu krajowym, na podstawie ustawy Prawo przewozowe, zaś w ruchu międzynarodowym – na podstawie Konwencji CMR. Wysokość szkody rzeczowej zostaje pomniejszona o wartość pozostałości po zniszczonym lub uszkodzonym towarze, które mogą być przeznaczone do dalszego użytku, przeróbki lub sprzedaży. Wysokość odszkodowania ustala się w kwocie odpowiadającej wysokości szkody zgodnie z postanowieniami ust. 3, 4 i 6 z zastrzeżeniem, że w przypadku przewozów w ruchu międzynarodowym wysokość odszkodowania za szkodę rzeczową nie może przekroczyć wartość 8,33 SDR za każdy kilogram brakującej wagi brutto. Powyższe postanowienie odpowiada art. 23 ust. 3 Konwencji CMR. W dacie zdarzenia powodującego szkodę 1 SDR wynosił 5,4928 zł (por. tabela kursów NBP z dnia 6 marca 2017 r.).

Jak wynika z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, w tym w szczególności z listu przewozowego CMR oraz z raportu wstępnego sporządzonego przez (...) Sp. z o.o. Sp.k. na zlecenie (...) S.A., przewożonych było 1390 szt. katalizatorów (...) o łącznej wadze brutto 3.530 kg oraz 1920 szt. katalizatorów (...) o łącznej wadze brutto 1.016 kg. Skradzionych zostało 485 szt. katalizatorów (...) i 1920 szt. (wszystkie) katalizatorów (...). Zatem waga brutto skradzionego towaru wyniosła 2.248 kg (tj. waga brutto wszystkich 1920 szt. katalizatorów (...) – 1.016 kg + waga brutto 485 szt. katalizatorów (...) – 1.232 kg = 2.248 kg brutto).

1.390 szt – 3.530 kg

485 szt – x kg

$x = 485 \times 3.530 / 1.390 = 1.231,69 \text{ kg}$ (w zaokrągleniu 1.232 kg)

Skoro zatem waga brutto skradzionego towaru wynosiła 2.248 kg, to odszkodowanie za szkodę, wyliczone na podstawie art. 23 ust. 3 Konwencji CMR i § 13 OWU, powinno wynosić 102.857,29 zł (2.248 kg brutto \times 8,33 SDR \times 5.4928 zł = 102.857,29 zł). Zaprezentowane przez pozwanego wyliczenie kwoty odszkodowania, zawarte w odpowiedzi na pozew, było zatem nieprawidłowe, albowiem uwzględniało wagę skradzionego towaru netto (bez palet, na których był umieszczony), co było niezgodne z przepisami OWU i Konwencji CMR, które mówią wyraźnie o brakującej wadze brutto.

Powód dochodził jednak w niniejszym postępowaniu kwoty niższej – 100.000 zł.

Skoro zatem pozwany objął ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialność cywilną powoda jako przewoźnika, m.in. z tytułu utraty przesyłki w trakcie przewozu, do której niewątpliwie doszło i pobrał składkę ubezpieczeniową w wysokości przez siebie ustalonej, a odmowa wypłaty odszkodowania nie znajduje oparcia w umowie, ani ogólnych warunkach ubezpieczenia, winien wypłacić powodowi odszkodowanie.

Mając powyższe na uwadze Sąd w pkt I wyroku zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 98.780,11 zł [100.000 zł – 1.219,89 zł (franszyza redukcyjna) = 98.780,11 zł], a w pozostałym zakresie powództwo oddalił (pkt. II wyroku).

Od przyznanej w pkt I wyroku kwoty Sąd zasądził odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia 17 kwietnia 2017 r. mając na uwadze fakt, iż szkoda została przez powoda zgłoszona w dniu 6 marca 2017 r., zatem 30 dniowy termin do spełnienia świadczenia, o którym mowa w art. 817 § 1 kc, w normalnym toku czynności, upłynął z dniem 5 kwietnia 2017 r., a pozwany odmówił wypłaty odszkodowania pismem z dnia 17 kwietnia 2017 r. nie żądając od powoda dodatkowych dokumentów czy wyjaśnień. Dokumenty zgromadzone w aktach sprawy nie potwierdzały zatem, iż wyjaśnienie okoliczności niezbędnych do ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela albo wysokości odszkodowania, we wskazanym terminie nie było możliwe. Zresztą do kwestii daty początkowej naliczania odsetek za opóźnienie, pozwany nie odniósł się w toku procesu.

O kosztach procesu Sąd orzekł w punkcie III wyroku, na podstawie art. 100 zd. 2 kpc, obciążając nimi w całości pozwanego, albowiem powód uległ tylko co do nieznaczącej części swojego pierwotnego roszczenia (1,2%), pozostawiając szczegółowe ich wyliczenie referendarzowi sądowemu na podstawie art. 108 § 1 zd. 2 kpc.

Apelację od powyższego wyroku wywiódł pozwany, zaskarżając go w części, tj. w zakresie pkt. 1 i 3, podnosząc zarzuty:

- naruszenia prawa procesowego, tj. art. 233 par.1 kpc poprzez dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny dowodów i uznanie, że parking na którym powód pozostawił pojazd z ładunkiem spełniał wymogi przewidziane w polisie;

- naruszenia prawa materialnego, tj. art. 805 par.1 kc w zw. z art. 822 par.2 kc poprzez ich błędne zastosowanie i przyjęcie, że pozwany zobowiązany jest do zapłaty świadczenia, podczas gdy jego odpowiedzialność została wyłączona w związku z niespełnieniem przez ubezpieczonego wymaganych na gruncie umowy ubezpieczenia przesłanek; art. 65 par.2 kc w zw. z postanowieniami umowy poprzez jego błędną wykładnię oraz naruszenie art. 23 ust.3 Konwencji CMR oraz art. 65 par.2 kc w zw. z par.13 ust.3 i 7 OWU poprzez ich błędną wykładnię.

Wskazując na powyższe zarzuty, apelujący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i oddalenie powództwa w całości oraz obciążenie powoda kosztami procesu za obie instancje.

Powód wniósł o oddalenie apelacji i zasądzenie od pozwanego kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym.

Sąd Apelacyjny zważył co następuje :

Apelację pozwanego należało uznać za uzasadnioną.

Sąd Okręgowy dokonał wprawdzie prawidłowych ustaleń faktycznych, które w zasadzie nie były sporne, dlatego Sąd Apelacyjny przyjmuje je jako własne, co czyni zbędnym ponowne ich przywoływanie, Zasadny natomiast okazał się podniesiony w apelacji zarzut naruszenia art. 233 par.1 kpc w zakresie dotyczącym uznania przez Sąd Okręgowy, że parking przy ul. (...) w S. na którym kierowca powoda pozostawił pojazd wraz z ładunkiem spełniał wymogi określone w polisie ubezpieczeniowej . Wniosek ten pozostaje w oczywistej i logicznej sprzeczności z jednoznacznym stwierdzeniem sądu, że w czasie gdy parkował na nim samochód, z którego dokonano kradzieży części towaru , nie był on ani zamknięty ani dozorowany. Fakt, że w dacie gdy powód zawierał z właścicielem terenu umowę dzierżawy w 2010r parking spełniał warunki określone w polisie, pozostaje bez znaczenia w sytuacji, gdy z zebranego materiału dowodowego i niekwestionowanych ustaleń sądu w sposób nie budzący wątpliwości wynika, że w dacie kradzieży, tj. w nocy z 4 na 5 marca 2017r parking nie był ani zamknięty, ani dozorowany. Pozbawiony doniosłości dowodowej jest również fakt, że na dzierżawionym terenie dozorca przebywał w godz. od 9.00 do 16.00, skoro do kradzieży doszło w nocy , w czasie której niewątpliwie brama wjazdowa na parking była otwarta , co wynika jednoznacznie z zeznań świadka J. L.. Również sam właściciel terenu –świadek M. M. (1) potwierdził, że w nocy nie było dozorczy, a brama była otwarta lub zamknięta, ale nigdy na klucz. Powód natomiast już po zawarciu umowy nie interesował się tym w jaki sposób teren jest zabezpieczony, zaś jego właściciel nie poinformował go , że od czasu zaprzestania prowadzenia tam własnej działalności, tj. około 2015r , zaprzestał zatrudniania tam dozorców, a zatem teren nie był dozorowany, ani też zamknięty w sposób jaki określały to warunki ubezpieczenia. Sprzeczne z zasadami logiki jest wnioskowanie sądu I instancji, że samo zabezpieczenie terenu bramą wjazdową, którą można było zamknąć na łańcuch z kłódką lub skobel oraz umieszczenie tablicy z zakazem wstępu stanowi wystarczającą przesłankę do uznania, że spełniał on warunki „terenu zamkniętego” uniemożliwiającego swobodny dostęp do niego osobom trzecim . Nie może budzić wątpliwości to, że sama potencjalna możliwość zamknięcia terenu nie daje podstaw do wnioskowania , że teren ten był faktycznie zamykany, czemu przeczą jednoznaczne ustalenia, że zarówno w dacie kradzieży , ale też zwyczajowo , kierowcy nie zamykali bramy opuszczając teren parkingu. W tej sytuacji , skoro powód pozostawił samochód z ładunkiem na terenie parkingu, który nie był ani dozorowany ani zamknięty , to brak jest podstaw do uznania, że spełnił warunki określone w umowie ubezpieczenia dotyczące ochrony ubezpieczeniowej.

Nie zasługiwało również na akceptację stanowisko sądu I instancji w zakresie „iluzoryczności umowy ubezpieczenia”, albowiem istotą tego typu umowy jest, że firma ubezpieczeniowa ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą, ale tylko w sytuacji gdy również ubezpieczający spełni określone w umowie i zaakceptowane obowiązki z niej wynikające. Nie można zaś uznać, że powód prowadzący od lat dużą firmę transportową nie rozumiał poprawnie sformułowań w zakresie dotyczącym znaczenia słów „teren zamknięty i dozorowany”, czego zaprzeczeniem jest choćby to , że poszukując w 2010r odpowiedniego terenu z przeznaczeniem na parking dla swoich samochodów miał na uwadze, aby te warunki zostały spełnione. Fakt, że powód zawierając kolejne umowy ubezpieczenia terenu parkingu przy ul. (...) w S. nie kontrolował , czy teren ten nadal spełnia warunki określone w umowie ubezpieczenia, może być tylko kwalifikowane jako brak należytej staranności przy zawieraniu umowy, której skutkiem jest brak podstaw do domagania się nawet części odszkodowania z uwagi na to , że teren na którym parkował samochód z towarem nie był ani dozorowany , ani zamknięty.

W tej sytuacji, wobec nie spełnienia przez powoda warunków określonych w umowie ubezpieczenia, zasadnie pozwany odmówił wypłaty żądanej części odszkodowania. Wobec bezzasadności żądania powództwa nie zachodziła potrzeba odnoszenia się do zarzutu naruszenia przepisów konwencji CMR.

Mając na uwadze powyższe Sąd Apelacyjny na podstawie art. 385 par. 1 kpc zmienił zaskarżony wyrok i oddalił powództwo, obciążając powoda kosztami procesu w całości na podstawie art. 98 par.1 i3 kpc w zw. z art. 108 par. 1 kpc , zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu.

Małgorzata Mazurkiewicz-Talaga

Umieściła w Portalu Informacyjnym:

Sekretarz sądowy

Karolina Budna

Niniejsze pismo nie wymaga podpisu własnoręcznego na podstawie § 21 ust. 4 zarządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 19 czerwca 2019 r. w sprawie organizacji i zakresu działania sekretariatów sądowych oraz innych działów administracji sądowej jako właściwie zatwierdzone w sądowym systemie teleinformatycznym.