

Sygn. akt: I C 1087/18 upr.

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 lipca 2019 r.

Sąd Rejonowy w Giżycku I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSR Marek Makowczenko
Protokolant:	starszy sekretarz sądowy Urszula Duszak

po rozpoznaniu w dniu 26 czerwca 2019 r. w Giżycku na rozprawie

sprawy z powództwa Z. D.

przeciwko (...) S.A. z/s w W.

o zapłatę

- 1. Zasądza od pozwanego (...) S.A. z/s w W. na rzecz powoda Z. D. kwotę 10.386,58 zł (dziesięć tysięcy trzysta osiemdziesiąt sześć złotych 58/100) z stawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 11.09.2015r. do dnia zapłaty.**
- 2. Zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 3917 zł (trzy tysiące dziewięćset siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.**
- 3. Nakazuje pobrać od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa (kasa Sądu Rejonowego w Giżycku) kwotę 1052,87 zł (jeden tysiąc pięćdziesiąt dwa złote 87/100) tytułem zwrotu kosztów opinii biegłego.**

SSR Marek Makowczenko

Sygn. akt I C 1087/18

UZASADNIENIE

Powód Z. D. wniósł do tut. Sądu pozew przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W. o zapłatę kwoty 10.386,58 zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 11 września 2015 r. do dnia zapłaty. W uzasadnieniu podał, iż zawarł z pozwanym umowę ubezpieczenia (...) o numerze rejestracyjnym (...), która uległa uszkodzeniu w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej. Pozwany odmówił wypłaty odszkodowania powołując się na szkody wynikłe wskutek zaniedbań w prawidłowej konserwacji.

Pozwany (...) S.A. z siedzibą w W. (obecnie (...) S.A. V. (...) w W.) wniósł o oddalenie powództwa w całości. Twierdził, iż analiza uszkodzeń silnika dała podstawy do stwierdzenia, iż uszkodzenia silnika nie powstały w sposób podany przez powoda. Powołując się na ogólne warunki ubezpieczenia podał, iż nie ponosi odpowiedzialności

za szkodę, która powstała wskutek wad konstrukcyjnych bądź zaniedbań w prawidłowej konserwacji. Z ostrożności procesowej podniósł także zarzut niewykazania wysokości szkody.

Sąd ustalił, co następuje:

Powód Z. D. jest właścicielem łodzi motorowej klasy V. o numerze rejestracyjnym (...) - (...) wraz z silnikiem marki T. nr (...).

(okoliczności bezsporne)

W dniu 25.06.2015 r. powód zawarł z pozwanym (...) S.A. z siedzibą w W. umowę ubezpieczenia przedmiotowej łodzi wraz z wyposażeniem, w tym silnikiem T. nr (...). Ochrona ubezpieczeniowa obejmowała okres od dnia 26.06.2015 r. do dnia 25.06.2016 r.

W dniu 05.08.2015 r. powód dokonał w Przedsiębiorstwie Handlowo-Usługowym (...) prowadzonym przez R. F. przeglądu gwarancyjnego silnika, w toku którego wymieniono olej. Wcześniej, w dniu 31.07.2015 r., dokonano kontroli silnika w postaci sprawdzenia poziomu oleju w przekładni, sprawdzenia czy wszystkie nakrętki i śruby są prawidłowo dokręcone, nasmarowania wszystkich miejsc, które tego wymagają. Sprawdzone także montaż i zamocowanie silnika na pawęży, montaż i dokręcenie śruby napędowej oraz regulację manetki zdalnego sterowania silnikiem.

(**dowód** : polisa – k. 8, ogólne warunki ubezpieczenia – k. 37-43, karta serwisowo-gwarancyjna – k. 139)

W dniu 09.08.2015 r. w porcie w R. w czasie przestawiania łodzi z jednego miejsca na drugie na skutek uderzenia w podwodną przeszkodę silnik uległ uszkodzeniu. Doszło do zerwania osłony śruby napędowej oraz utraty śruby napędowej wraz z częścią przekładni i mechanizmu zmiany kierunku obrotów spodziny.

(**dowód** : przesłuchanie powoda – k. 139, opinia biegłego sądowego B. P. – k. 74-87)

O szkodzie powód niezwłocznie powiadomił pozwanego, który w dniu 11.08.2015 r. przyjął zgłoszenie. W październiku 2015 r. na zlecenie pozwanego dokonano oględzin łodzi. W piśmie z dnia 27.10.2015 r. pozwany odmówił wypłaty odszkodowania powołując się na zaniedbania w prawidłowej konserwacji silnika stwierdzone w toku oględzin. Po ponownej analizie sprawy pozwany nie zmienił stanowiska.

(**dowód** : pismo z 27.10.2015 r. – k. 9, korespondencja e-mail z 09.11.2015 r. - k. 10, pismo z 16.12.2015 r. – k. 11)

Na zlecenie powoda Przedsiębiorstwo Usługowo- (...) sporządziło opinię w przedmiocie stanu technicznego silnika stwierdzając, iż został on uszkodzony prawdopodobnie w wyniku napłynięcia łodzią na przeszkodę podwodną. Jednocześnie dokonano wyceny naprawy na kwotę 10.386,58 zł

(**dowód** : opinia – k. 13, akta szkody – k. 51)

W piśmie z dnia 04.04.2016 r. powód skierował do pozwanego ostateczne wezwanie do zapłaty kwoty 10.386,58 zł tytułem odszkodowania. Świadczenie nie zostało wypłacone.

(**dowód** : pismo z 04.04.2016 r. – k. 12, pismo z 04.05.2016 r. – k. 14)

Sąd zważył, co następuje:

Podstawą roszczenia w niniejszej sprawie jest art. 805 § 1 k.c. w związku z zawartą w dniu 25.06.2015 r. umową ubezpieczenia jachtu motorowego z silnikiem.

Bezspornym pozostawało, iż strony procesu łączyła wskazana wyżej umowa dobrowolnego ubezpieczenia łodzi motorowej potwierdzona polisą nr (...) (k. 8). Nie budziło także wątpliwości, iż przedmiot ubezpieczenia uległ

uszkodzeniu w czasie trwania ochrony ubezpieczeniowej. Kwestią sporną była natomiast przyczyna powstania szkody i w pozostałym w związku z tym fakt powstania po stronie ubezpieczyciela obowiązku jej naprawienia.

Zakres uszkodzeń oraz mechanizm ich powstania Sąd ustalił na podstawie dokumentacji zgromadzonej w toku postępowania likwidacyjnego, w szczególności sporządzonych fotografii (k. 51) oraz przesłuchania powoda na okoliczność sposobu eksploatacji silnika i okoliczności jego uszkodzenia. Sąd oparł się także w części na wnioskach płynących z opinii biegłego sądowego z zakresu budowy i eksploatacji jednostek pływających B. P.. W kontekście treści przywołanej opinii biegłego sądowego oraz przesłuchania powoda nie mogło budzić wątpliwości, iż bezpośrednią przyczyną uszkodzenia silnika było uderzenie w dniu 09.08.2015 r. w czasie manewru w porcie w twardą podwodną przeszkodę.

W świetle całego zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego Sąd nie uwzględnił jednak twierdzenia biegłego, iż na rozmiar uszkodzeń wpływ miały braki w prawidłowej konserwacji i właściwym utrzymaniu łodzi uznając je za sprzeczne z pozostałym materiałem dowodowym. Biegły podał bowiem, iż brak staranności w nadzorze nad eksploatacją silnika przejawiał się w nieprawidłowym montażu silnika, śladach korozji wewnątrz mechanizmu zmiany obrotów, a także na niewykonaniu niezbędnych zabiegów konserwacyjnych jak kontrola smarowania przekładni i transmisji napędu. Na podstawie zgromadzonej dokumentacji biegły nie był jednak w stanie jednoznacznie stwierdzić, czy w przypadku prawidłowej eksploatacji nie doszłoby do uszkodzenia, bądź zakres uszkodzeń byłby mniejszy (str. 11 opinii). Podzielić należy w tym kontekście także twierdzenia pełnomocnika powoda, iż ustaleń biegły dokonywał w oparciu o fotografie sporządzone w październiku 2015 r. – tj. dwa miesiące po zdarzeniu. W tym okresie dojdź mogło do rdzewienia silnika, co przyznał biegły w opinii uzupełniającej (str. 2 opinii z dnia 18.04.2019 r.).

Analizując dodatkowo okoliczności sprawy Sąd miał na uwadze, iż od wydania silnika powodowi do dnia zdarzenia upłynęło 9 dni (31.07.2015 r. – 09.08.2015 r.). Brak było podstaw by nie dać wiary twierdzeniom powoda, który podał, iż silnik w tym okresie używany był wyłącznie przez 20 godzin oraz przez trzy dni po dokonaniu przeglądu w dniu 05.08.2015 r. Istotne także było, że w dniu wydania silnika oraz w dniu 05.08.2015 r. poddany był on kontroli i konserwacji w specjalistycznym przedsiębiorstwie trudniącym się naprawą i konserwacją maszyn i urządzeń, w tym silników (por. wpis w (...) dostępny w systemie teleinformatycznym). W toku tych czynności dokonano sprawdzenia elementów konstrukcyjnych silnika, poziomu oleju w przekładni oraz nasmarowania wszystkich miejsc, które tego wymagały. Dokonano także sprawdzenia montażu i zamocowania silnika na pawęży, co potwierdzone zostało zapisem w karcie gwarancyjnej (k. 139). W tych okolicznościach nie można przypisać powodowi niedbalstwa czy braku należytej staranności w konserwacji łodzi, której wymaga się od właściciela. Nie można także uznać, iż nastąpiła okoliczność wyłączająca odpowiedzialność ubezpieczyciela określona w § 5 ust. 11 OWU w postaci powstania szkody wskutek wad konstrukcyjnych, bądź zaniedbań w prawidłowej konserwacji przedmiotu ubezpieczenia, bowiem bezpośrednią jej przyczyną było uderzenie w przeszkodę podwodną. Z tego względu Sąd uznał roszczenie za udowodnione co zasady. Wysokość szkody ustalono natomiast w oparciu o kosztorys szkody sporządzony w dniu 14.08.2015 r. i przedłożony przez powoda w toku postępowania likwidacyjnego (k. 51), którego konkretne elementy nie zostały zakwestionowane przez pozwanego w toku niniejszego postępowania.

O odsetkach ustawowych za opóźnienie Sąd orzekł na podstawie art. 471 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 817 § 1 k.c. – tj. od dnia następującego po upływie 30 dni od otrzymania przez pozwanego zawiadomienia o wypadku.

O kosztach procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. Na koszty poniesione przez powoda składały się koszty zastępstwa procesowego (3.600 zł), opłata sądowa od pozwu (300 zł) oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa (17 zł).

Na podstawie art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2018 r., poz. 300) w zw. z art. 98 § 1 k.p.c. Sąd nakazał pobrać od pozwanego jako strony przegrywającej proces poniesione tymczasowo przez Skarb Państwa wydatki związane z przeprowadzeniem dowodu z opinii biegłego.