

Sygn. akt *I AGa 303/18*

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 grudnia 2019 r.

Sąd Apelacyjny w Poznaniu I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodnicząca – Sędzia Małgorzata Gulczyńska

Sędziowie: Jacek Nowicki

Ryszard Marchwicki /spr./

Protokolant: st. sekr. sądowy Ewa Gadomska

po rozpoznaniu w dniu 20 listopada 2019 r. w Poznaniu

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) **Sp. z o. o. Sp.k. w Ś.**

przeciwko (...) **S.A. w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Okręgowego w Poznaniu

z dnia 30 maja 2018 r. sygn. akt IX GC 161/18

I. apelację oddala;

II. zasądza od pozwanego na rzecz powoda 4050 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu odwoławczym.

Jacek Nowicki Małgorzata Gulczyńska Ryszard Marchwicki

UZASADNIENIE

Powód (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Spółka komandytowa z siedzibą w Ś. wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) Spółki akcyjnej z siedzibą w W. 148.515,23 zł. wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 28 listopada 2017 roku do dnia zapłaty. Nadto powód wniósł o zasądzenie od pozwanego zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego w wysokości trzykrotności stawki minimalnej.

Pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda na swoją rzecz zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy w Poznaniu wyrokiem z 30 maja 2018 roku:

1) zasądził od pozwanego na rzecz powoda 68.804,44 zł. z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 28 listopada 2017 roku do dnia zapłaty,

2) oddalił powództwo w pozostałej części,

3) stosunkowo rozdzielił koszty procesu, obciążając nimi powoda w 54%, a pozwanego w 46% i z tego tytułu zasądził od pozwanego na rzecz powoda 2.983 zł.

Podstawą rozstrzygnięcia były następujące ustalenia i wnioski Sądu Okręgowego.

Strony prowadzą działalność gospodarczą, powód w zakresie świadczenia usług przewozowych, a pozwany w zakresie świadczenia usług ubezpieczeniowych.

3 listopada 2016 roku powód zawarł z pozwanym umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym/międzynarodowym, która została potwierdzona polisą numer (...). Suma gwarancyjna w ruchu krajowym wynosiła 450.000 zł., a franczyza redukcyjna 800 zł., natomiast w ruchu międzynarodowym wynosiły one odpowiednio 250.000 euro i 200 euro. Umowa została zawarta na okres od 6 listopada 2016 roku do 5 listopada 2017 roku. Podstawowa ochrona ubezpieczeniowa została rozszerzona m.in. o odpowiedzialność za szkody powstałe podczas postoju poza parkingami strzeżonymi zgodnie z klauzulą numer 7.

Integralną część umowy ubezpieczenia stanowiły ogólne warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym przyjęte uchwałą numer (...) zarządu (...) Spółki akcyjnej z 10 maja 2016 roku wraz z załącznikami – klauzulami dodatkowymi (zwane dalej OWU).

Przedmiotem ubezpieczenia była odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego za szkody powstałe w wyniku niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu towarów w drogowym transporcie międzynarodowym. Pozwany miał udzielać ochrony ubezpieczeniowej w granicach odpowiedzialności ubezpieczonego określonej w konwencji CMR, z zastrzeżeniem postanowień OWU. Z zastrzeżeniem § 6, zakresem ubezpieczenia objęta była odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego za szkody w towarze powstałe od przyjęcia go do przewozu, aż do wydania odbiorcy, oraz z tytułu opóźnienia w przewozie. (§ 5 ust. 1, 2 i 3 OWU). Zgodnie z § 25 OWU franczyza redukcyjna miała wynosić 200 euro, chyba że w umowie ubezpieczenia ustalono franczyzę redukcyjną na innym poziomie, a jej równowartość w złotych miała być ustalana przy zastosowaniu kursu średniego NBP z dnia powstania szkody. Ubezpieczyciel zobowiązany był wypłacić odszkodowanie w terminie 30 dni od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku ubezpieczeniowym, w złotych przy zastosowaniu kursu średniego NBP z dnia powstania szkody lub w walucie obcej, bezpośrednio za granicę na rzecz uprawnionego, chyba, że wyjaśnienie w tym terminie okoliczności koniecznych dla ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela lub wysokości odszkodowania nie było możliwe. W takim przypadku wypłata odszkodowania miała nastąpić w terminie 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe. (§ 26 ust. 2 i 3 OWU).

Zgodnie z klauzulą rozszerzającą ochronę ubezpieczeniową numer 7 odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń została rozszerzona o szkody powstałe podczas postoju środka transportu poza parkingami strzeżonymi, w sytuacji braku możliwości pozostawienia środka transportu na parkingu strzeżonym, o ile z umowy przewozu, ze zlecenia przewozowego ani z instrukcji przewozu nie wynika zakaz parkowania poza parkingami strzeżonymi.

Ochrona ubezpieczeniowa na podstawie tej klauzuli udzielona miała być wyłącznie, gdy postój środka transportu odbywa się w obrębie stacji paliw, hotelu, motelu, baru, restauracji w miejscu oświetlonym podczas postoju w porze nocnej oraz w czasie pracy tych instytucji, o ile postój wynika z:

1) przepisów o czasie pracy kierowców;

2) tankowania paliwa lub uzupełnienia innych płynów eksploatacyjnych;

3) zaspokajania potrzeb fizjologicznych;

4) spożywania posiłku;

5) braku możliwości przekazania towaru odbiorcy wskutek dotarcia na miejsce rozładunku poza godzinami pracy odbiorcy.

W ramach prowadzonej działalności gospodarczej powód zawarł z (...) Spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. 1 sierpnia 2016 roku umowę o współpracy w zakresie wykonywania przewozów drogowych numer (...). Zgodnie z § 8 ust. 5 ogólnych warunków współpracy stanowiących integralną część umowy powód miał prawo pozostawiać pojazd z przesyłkami na znajdujących się na trasie przewozu parkingach przy motelu, hotelu, całodobowej stacji benzynowej lub urzędzie celnym. Nie był na niego nałożony wymóg pozostawiania pojazdu na parkingu strzeżonym. W myśl § 15 ust. 4 i 5 ogólnych warunków współpracy R. miał prawo do potrącania z wierzytelności przewoźnika, w tym z przysługującego przewoźnikowi wynagrodzenia za usługi, wzajemnych wierzytelności m.in. z tytułu wyrządzonych przez przewoźnika szkód, a potrącenia mogły być dokonywane w ten sposób, że wierzytelności przewoźnika mogły zostać umniejszone o sumę wzajemnych wierzytelności R., bez potrzeby składania przez R. dodatkowego oświadczenia w tym przedmiocie.

W oparciu o ww. umowę powód przyjął od (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością zlecenie przewozu ładunku w postaci opon marki B. w ilości 1.400 sztuk z P. (Polska) do miejscowości M. B. (...). Załadunek miał nastąpić 23 sierpnia 2017 roku o godzinie 5:35, natomiast rozładunek miał nastąpić 24 sierpnia 2017 roku o godzinie 9.00.

Wykonanie powyższego przewozu powód powierzył swojemu pracownikowi G. N., który 23 sierpnia 2017 roku rano podjął ładunek.

W toku realizacji zlecenia w godzinach popołudniowych kierowca powoda G. N. skontaktował się telefonicznie ze swoim przełożonym D. N. i zgłosił mu złe samopoczucie wynikające ze zmęczenia, wyrażając wolę skorzystania z możliwości postoju. Kierowca wskazał również, że w przypadku kontynuowania jazdy bez przerwy, dojedzie na miejsce rozładunku w nocy i będzie musiał oczekiwać na rozładunek do godz. 9.00 rano w niezabezpieczonym w żaden sposób miejscu. Mając na uwadze powyższe okoliczności, przełożony ustalił z kierowcą, że zatrzyma się on na postój w najbliższym możliwym miejscu i wykorzysta w ten sposób wymaganą przerwę w pracy kierowcy, tak aby na drugi dzień po odstawieniu ładunku móc kontynuować jazdę.

W związku z powyższym, kierowca zatrzymał się na najbliższym parkingu znajdującym się przy stacji benzynowej położonej przy trasie, którą się przemieszczał. Był to parking całodobowy, płatny, monitorowany, oświetlony przez całą noc, a znajdował się przy całodobowej stacji paliw S. w miejscowości Ł.. Postój w tym miejscu i terminie nie był pierwotnie przez kierowcę planowany. Kierowca nie sprawdzał, czy w pobliżu znajdują się inne parkingi strzeżone. W odległości około 3 km od tego parkingu znajdował się parking strzeżony w miejscowości B., aby do niego dojechać kierowca musiałby zjechać z trasy, którą się poruszał.

W trakcie postoju kierowca poszedł na kolację oraz wziął kąpiel.

Około godziny 4:30 dnia następnego kierowca G. N. obudził się, wyszedł z pojazdu i dokonał obchodu, podczas którego zauważył, że naczepa ma rozciętą plandekę oraz że zginęło część z przewożonych opon. O fakcie tym kierowca niezwłocznie zawiadomił powoda oraz policję.

W sprawie wszczęte zostało śledztwo prowadzone przez Komisariat Policji w K. pod nadzorem Prokuratury Rejonowej w Bolesławcu pod sygnaturą akt PR 2Ds. 692.2017. Postanowieniem z 18 grudnia 2017 roku śledztwo w tej sprawie zostało umorzone z uwagi na niewykrycie sprawcy.

W wyniku kradzieży zginęło 494 sztuk przewożonych opon marki B.. Kierowca dostarczył na miejsce rozładunku pozostałą część towaru w ilości 906 sztuk.

W związku z utratą towaru (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością obciążony został przez swojego zleceniodawcę B. (...) odszkodowaniem w kwocie 34.799,83 euro równej kosztom produkcji utraconych opon bez marży. (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zaspokoił roszczenie odszkodowawcze swojego zleceniodawcy w całości.

Notą obciążeniową z 14 września 2017 roku, płatną do 21 września 2017 roku, na kwotę 148.515,23 zł (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością obciążył powoda odszkodowaniem za utracony ładunek. Kwota ta stanowiła równowartość odszkodowania, którym obciążony został (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością przez B. (...), przeliczonego na walutę polską po kursie średnim NBP z dnia 13 września 2017 roku.

(...) sp. z o.o., w związku z brakiem zapłaty przez powoda należności wynikającej z noty, dokonał potrącenia wierzytelności powoda z tytułu wynagrodzenia za wykonane usługi przewozowe ze swoją wierzytelnością z tytułu wystawionej noty obciążeniowej.

Na skutek dokonanego potrącenia do zapłaty z tytułu noty obciążeniowej numer (...) z 14 września 2017 roku pozostało 78.854,25 zł.

Powód zgłosił szkodę pozwanemu jako swojemu ubezpieczycielowi. Po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego pozwany decyzją z 6 października 2017 roku odmówił wypłaty odszkodowania. Uzasadniając swoje stanowisko, wskazał, że w miejscowości B. przy ul. (...) znajduje się parking strzeżony, co oznacza, że kierowca miał możliwość zatrzymania pojazdu na parkingu strzeżonym zgodnie z wytycznymi określonymi w klauzuli numer 7.

Powód wniósł odwołanie od tej decyzji. 6 listopada 2017 roku pozwany podtrzymał swoją decyzję.

Powód skierował do pozwanego pisemne wezwanie do zapłaty dochodzonej pozwem kwoty, zakreślając termin płatności do 27 listopada 2017 roku.

W odpowiedzi na ww. wezwanie, pozwany pismem z 14 grudnia 2017 roku podtrzymał swoje dotychczasowe stanowisko w sprawie.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Okręgowy uznał, że roszczenie powoda zasługiwało jedynie w części na uwzględnienie.

W pierwszej kolejności Sąd Okręgowy stwierdził, iż legitymacja powoda do wystąpienia z powództwem wynikała z tego, że powód częściowo zaspokoił poszkodowanego, tj. (...) Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością i wszedł w jego prawa. Legitymacja ta nie była kwestionowana w żaden sposób przez stronę pozwaną. Zgodnie z powołanym wyżej przepisem legitymacja powoda ograniczała się jednak tylko do kwoty faktycznie zapłaconej na rzecz poszkodowanego tytułem odszkodowania, tj. do kwoty 69.660,98 zł (148.515,23 zł – 78.854,25 zł - zgodnie z pismem poszkodowanego z 22 stycznia 2018 roku k. 72 akt). Co do kwoty 78.854,25 zł. powód został wprawdzie obciążony obowiązkiem jej zapłaty na rzecz poszkodowanego w wystawionej przez niego notce, natomiast nie budziło wątpliwości, że zobowiązanie to nie zostało do tej pory przez niego zrealizowane.

Dalej Sąd wskazał, że bezsporną była legitymacja pozwanego, która wynikała z zawartej z powodem umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym/międzynarodowym, która została potwierdzona polisą numer (...). Bezspornym było również, że w trakcie obowiązywania tej umowy doszło do kradzieży części przewożonego przez powoda towaru, a zatem, że zaistniała podstawa odpowiedzialności powoda za szkodę jako przewoźnika.

W ocenie Sądu I instancji dla uznania, że wystąpił wypadek ubezpieczeniowy uzasadniający odpowiedzialność pozwanego jako ubezpieczyciela, konieczne było jednak stwierdzenie dodatkowo, że spełnione zostały przesłanki jego odpowiedzialności wynikające z zawartej przez strony umowy ubezpieczenia; a w szczególności czy spełnione zostały

przesłanki warunkujące odpowiedzialność pozwanego za szkody powstałe podczas postoju środka transportu poza parkingami strzeżonymi określone w klauzuli numer 7 stanowiącej załącznik do OWU.

W ocenie Sądu I Instancji pierwszą istotną kwestią wymagającą rozstrzygnięcia było to czy w niniejszej sprawie istniał brak możliwości pozostawienia środka transportu na parking strzeżonym. Pozwany podniósł bowiem, że w odległości około 3 km od parkingu, na którym pozostawił pojazd kierowca powoda, ale poza trasą, którą się poruszał, znajdował się parking strzeżony.

W tej kwestii Sąd Okręgowy kierując się regułami wykładni oświadczeń woli sformułowanymi w art. 65 § 1 i 2 k.c., a także zasadą, zgodnie z którą postanowienia umowy ubezpieczenia, które są niejednoznaczne i nieprecyzyjne, winny być interpretowane na korzyść ubezpieczonego, stwierdził, że o braku możliwości pozostawienia środka transportu na parking strzeżonym możemy mówić wtedy, jeżeli parking taki nie znajduje się w miejscu, w którym kierowca zamierza pozostawić pojazd, przynajmniej w zasięgu jego wzroku. Z analizowanego postanowienia zdaniem Sądu, nie można natomiast wyprowadzać obowiązku, jak chciałby tego pozwany, aby kierowca musiał poszukiwać parkingu strzeżonego w jakimś promieniu od tego miejsca, i to określanym każdorazowo arbitralnie przez pozwanego. Przyjęcie takiego rozumienia przedmiotowego postanowienia czyniłoby ochronę ubezpieczeniową udzielaną przez pozwanego iluzoryczną, gdyż pozwany w każdym przypadku mógłby postawić zarzut ubezpieczonemu, że w pewnej odległości od miejsca, gdzie pozostawił pojazd, znajdował się parking strzeżony. Jeżeli pozwany zamierzał obowiązkiem takim obciążyć ubezpieczonego, winien był obowiązek ten sformułować precyzyjnie w umowie ubezpieczenia, wskazując, że brak możliwości pozostawienia środka transportu na parking strzeżonym zachodzi wówczas, jeżeli parking taki nie znajduje się w określonej odległości, np. do 10 km od miejsca postoju pojazdu.

Przenosząc powyższe uwagi na grunt rozpoznawanej sprawy, Sąd wskazał, że w miejscu, w którym kierowca powoda zdecydował się skorzystać z możliwości postoju, nie znajdował się parking strzeżony. Parking taki znajdował się w odległości około 3 km, ale dojechanie do niego wymagało zmiany trasy, którą poruszał się kierowca. Kierowca, decydując się zatrzymać pojazd, nie ustalał, czy w pobliżu znajdują się jakieś parkingi strzeżone, gdyż obowiązek taki nie ciążył na nim zgodnie z umową ubezpieczenia łączącą strony. W tym stanie rzeczy i wobec braku precyzyjnego określenia w zawartej umowie promienia, w jakim powód obowiązany był poszukiwać parkingu strzeżonego, Sąd stwierdził, że był on uprawniony do pozostawienia pojazdu na parking spełniającym wymagania określone w klauzuli numer 7, wobec braku w tym miejscu parkingu strzeżonego.

Kolejną istotną zdaniem Sądu Okręgowego kwestią było to, czy postój wynikał z którejś z przyczyn określonych w klauzuli numer 7.

Zdaniem Sądu, postępowanie dowodowe wykazało w sposób nie budzący wątpliwości, że postój wynikał z braku możliwości przekazania towaru odbiorcy wskutek dotarcia na miejsce rozładunku poza godzinami pracy odbiorcy. Powód wskazał, że rozładunek towaru został ustalony na dzień 24 sierpnia 2017 roku na godzinę 9:00 i rozładunek przed ustalonym terminem, w przypadku wcześniejszego dojazdu kierowcy, nie był możliwy. Nadto w miejscu rozładunku brak było możliwości bezpiecznego postoju pojazdu w oczekiwaniu na rozładunek. Z kolei świadek G. N. zeznał, że w razie, gdyby kontynuował jazdę bez przerwy, to dojechałby na miejsce rozładunku w nocy. Okoliczności tych pozwany nie kwestionował, a wyczerpywały one warunek opisany w punkcie 5 klauzuli numer 7. Została również spełniona przesłanka z punktu 1 klauzuli numer 7 dotycząca odbycia przez kierowcę postoju z uwagi na przepisy dotyczące czasu pracy kierowców. Jak wynikało ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, kierowca w trakcie przedmiotowego postoju odbył wymaganą 11-godzinę przerwę w pracy. Konieczność jej odbycia nie istniała wprawdzie jeszcze w momencie, kiedy decydował się on na postój, dzięki jej wykorzystaniu następnego dnia mógł jednak bez przerwy kontynuować jazdę. Z zapisu analizowanego punktu 1 nie wynika, że postój musi być spowodowany natychmiastową koniecznością zatrzymania się w związku z normami czasu pracy kierowców i taka ewentualna rozszerzająca interpretacja byłaby niedopuszczalna. W niniejszej sprawie została spełniona również przesłanka z punktu 3 klauzuli numer 7. Kierowca przesłuchany w charakterze świadka, którego zeznaniem Sąd dał wiarę, z przyczyn podanych wcześniej, wskazał, że postój był również spowodowanym jego złym samopoczuciem wynikającym ze zmęczenia, a zatem koniecznością zaspokojenia potrzeb fizjologicznych.

Uwzględniając powyższe rozważania, Sąd stwierdził, że w rozpoznawanej sprawie spełnione zostały wszystkie przesłanki odpowiedzialności pozwanego określone w klauzuli numer 7, a co za tym idzie, że w sprawie tej wystąpił wypadek ubezpieczeniowy.

Uzasadniony okazał się natomiast zdaniem Sądu I Instancji zarzut pozwanego dotyczący tego, że kwota odszkodowania winna była zostać przeliczona według średniego kursu NBP z dnia szkody, tj. z 24 sierpnia 2017 roku, jednak uwadze pozwanego uszła okoliczność, że średni kurs NBP dla waluty euro z 24 sierpnia 2017 roku wynosił 4, (...) i był wyższy od kursu z 13 września 2017 roku, który wynosił 4, (...). W tym stanie rzeczy zastosowanie kursu wskazanego przez pozwanego doprowadziłoby do zwiększenia wysokości dochodzonego od pozwanego odszkodowania.

Również uzasadniony okazał się zarzut pozwanego dotyczący konieczności umniejszenia odszkodowania o franczyzę redukcyjną wynoszącą zgodnie z umową ubezpieczenia 200 euro. Przyjmując kurs średni euro według NBP z dnia szkody - zgodnie z postanowieniami OWU- franszyza ta wynosiła 856,54 zł (200 euro x 4, (...)).

Mając na uwadze powyższe rozważania oraz powołane przepisy i postanowienia umowne, Sąd stwierdził, że powodowi należało się od pozwanego odszkodowanie w kwocie 68.804,44 zł. (69.660,98 zł. – 856,54 zł.). W punkcie 1 wyroku Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda 68.804,44 zł. wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 28 listopada 2017 roku do dnia zapłaty, oddalając powództwo w pozostałej części w punkcie 2 wyroku.

O odsetkach za opóźnienie Sąd orzekł na podstawie art. 481 § 1 i 2 k.c. Wbrew stanowisku pozwanego podstawy prawnej jego odpowiedzialności wobec powoda nie stanowiły postanowienia Konwencji CMR i zastosowania nie znajdowało również postanowienie tej konwencji dotyczące wysokości odsetek. Sąd zasądził odsetki zgodnie z żądaniem powoda od dnia następującego po upływie terminu zapłaty wyznaczonym w ostatecznym wezwaniu do zapłaty z 20 listopada 2017 roku, zgodnie z postanowieniami OWU powód mógł żądać tych odsetek od daty wcześniejszej, a mianowicie po upływie 30 dni od zgłoszenia pozwanemu szkody.

W punkcie 3 wyroku Sąd na podstawie art. 100 zd. 1 k.p.c. orzekł o kosztach procesu, obciążając nimi strony stosunkowo.

Apelację od powyższego orzeczenia wniósł pozwany który zaskarżył wyrok w części tj. w zakresie punktów 1 i 3 zarzucając :

1) naruszenie prawa materialnego przez niewłaściwe zastosowanie art. 361 k.c. poprzez przyjęcie, że pozwany - zakład ubezpieczeń - odpowiada za szkodę bez względu na treść umowy łączącej go z ubezpieczonym oraz, że zaszedł wypadek ubezpieczeniowy;

2) naruszenie prawa materialnego przez błędną jego wykładnię i niewłaściwe zastosowanie art. 805 § 1 i § 2 pkt. 1 k.c. w zw. z 65 k.c. poprzez przyjęcie, że pozwany - zakład ubezpieczeń - odpowiada za szkodę niezależnie od treści łączącej go z ubezpieczonym umowy ubezpieczenia, a w szczególności:

- zapisów Klauzuli nr 7 będącej załącznikiem do Ogólnych Warunków Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym ustalonych uchwałą UZ/174/2016 Zarządu (...) S.A. z 10 maja 2016 roku - poprzez błędną wykładnię postanowień Klauzuli nr 7 i w konsekwencji przyjęcie, że kierowca był uprawniony do pozostawienia pojazdu na parkingu niestrzeżonym oraz przyjęcie, że postój wynikał z przyczyn określonych w przedmiotowej Klauzuli, oraz uznanie przez Sąd, że na kierowcy zgodnie z umową ubezpieczenia nie ciążył obowiązek pozostawienia pojazdu na parkingu strzeżonym a co za tym idzie stwierdzenie, że zaszedł wypadek ubezpieczeniowy;

3) naruszenie prawa procesowego poprzez wadliwość ustaleń faktycznych i ich sprzeczność z zebrany materiał dowodowy, którego wynikiem jest błędne stwierdzenie, że kierowca był uprawniony do pozostawienia pojazdu na parkingu niestrzeżonym oraz że zaszły wszystkie przesłanki odpowiedzialności pozwanego określone w Klauzuli nr 7;

4) prawa procesowego, tj. przepisu art. 217 § 1 k.p.c. w zw. z art. 278 § 1 k.p.c. poprzez oddalenie wniosku o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu odczytu tachografów analogowych i danych z tachografów cyfrowych, analizy czasu pracy kierowców, co uniemożliwiło zbadanie, czy brak było możliwości dojazdu na parking strzeżony oraz czy postój wynikał z przepisów o czasie pracy kierowców;

5) naruszenie prawa procesowego, tj. przepisu art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dowolną, a nie swobodną ocenę dowodów i przyjęcie, że brak było możliwości zaparkowania pojazdu na parkingu strzeżonym oraz że postój wynikał z konieczności zaspokojenia potrzeb fizjologicznych oraz przepisów o czasie pracy kierowców;

6) naruszenie prawa procesowego, tj., przepisu art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z 258 k.p.c. poprzez dowolną a nie swobodną ocenę dowodu z zeznań świadka G. N. i pominięcie faktu, że kierowca nie był poinformowany przez pracodawcę o konieczności parkowania na parkingu strzeżonym, co doprowadziło do nie wypełnienia obowiązku wynikającego z umowy ubezpieczenia przez stronę oraz ustalenie, że przerwa nie była pierwotnie planowana, w sytuacji gdy świadek zeznał, że 50-60 km przed zatrzymaniem pojazdu kontaktował się w sprawie postoju z wiceprezesem powodowej spółki.

Wskazując na powyższe zarzuty pozwany wniósł o:

- zmianę zaskarżonego wyroku i oddalenie powództwa w całości (co do 68.804,44 zł. wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 28 listopada 2017 roku do dnia zapłaty) oraz obciążenie kosztami procesu w całości powoda, a także zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów apelacji oraz kosztów zastępstwa procesowego w apelacji według norm przepisanych ;

ewentualnie:

- uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpatrzenia przy uwzględnieniu kosztów postępowania odwoławczego jako części kosztów procesu .

W odpowiedzi na apelację powód wniósł o oddalenie apelacji w całości, oddalenie wniosku dowodowego o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu odczytu tachografów, zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania przed Sądem drugiej instancji według norm przepisanych, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Apelacyjny zważył co następuje:

Apelacja okazała się bezzasadna.

W apelacji podniesiono zarzuty dotyczące naruszenia zarówno prawa procesowego, jak i materialnego. Przy czym, pomimo pewnych różnic w formułowaniu poszczególnych zarzutów zauważyć należało, że ich treści jest w istocie tożsama, względnie podnosząc obrazę prawa procesowego apelujący wytyka błędy w zastosowaniu norm prawa materialnego (pk3 apelacji).

W pierwszej kolejności Sąd II instancji odniósł się do zarzutów dotyczących obrazy prawa procesowego, gdyż dopiero prawidłowo ustalony stan faktyczny stanowić może podstawę dla rozstrzygnięcia pozwu złożonego w niniejszej sprawie. Wskazać bowiem należy, iż prawidłowość zastosowania lub wykładni prawa materialnego może być właściwie oceniona jedynie na kanwie niewadliwie ustalonej podstawy faktycznej rozstrzygnięcia. Skuteczne, zatem zgłoszenie zarzutu dotyczącego naruszenia prawa materialnego wchodzi zasadniczo w rachubę tylko wtedy, gdy ustalony przez Sąd I instancji stan faktyczny, będący podstawą zaskarżonego wyroku, nie budzi zastrzeżeń (wyrok Sądu Najwyższego z 26 marca 1997 roku w sprawie II CKN 60/97). Powyższe rodzi konieczność rozpoznania w pierwszym rzędzie zmierzających do zakwestionowania stanu faktycznego zarzutów naruszenia prawa procesowego (wyrok Sądu Najwyższego z 7 marca 1997 roku w sprawie II CKN 18/97 - OSNC 1997/8/112).

Skarżący podniósł zarzut naruszenia art. 233 § 1 i 2 k.p.c.

Zdaniem Sądu Odwoławczego, Sąd I instancji przeprowadził postępowanie dowodowe w zakresie wystarczającym dla poczynienia ustaleń faktycznych mających wpływ na zastosowanie przepisów prawa materialnego. Zgromadzone w sprawie dowody poddał wszechstronnej, wnikliwej ocenie, ustalając prawidłowo stan faktyczny sprawy. Ocena dowodów przeprowadzona przez Sąd Okręgowy, zdaniem Sądu Apelacyjnego, przy uwzględnieniu podanych poniżej uwag, odpowiada wymogom stawianym przez przepis art. 233 § 1 k.p.c., uwzględnia cały zgromadzony w sprawie materiał dowodowy i tym samym pozostaje pod ochroną wynikającą z powołanego przepisu. Nie nosi ona cech dowolności, odnosi się do przeprowadzonych w sprawie dowodów. W tym stanie rzeczy zarzuty pozwanej dotyczące naruszenia przepisu art. 233 § 1 k.p.c. nie zasługiwały na uwzględnienie. Podkreślić przy tym należy, że skuteczne postawienie zarzutu naruszenia przez sąd przepisu art. 233 § 1 k.p.c. wymaga wykazania, że sąd uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, to bowiem może być jedynie przeciwstawione uprawnieniu sądu do dokonywania swobodnej oceny dowodów. Nie jest natomiast wystarczające przekonanie o innej niż przyjął sąd wadze (doniosłości) poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie niż ocena sądu.

Apelująca przede wszystkim nie zakwestionowała nawet wiarygodności przeprowadzonych w sprawie dowodów, w tym w szczególności zeznań strony powodowej oraz świadka. Zeznania tego ostatniego pozwoliły na dokonanie istotnych w sprawie ustaleń.

Trudno zatem wobec tak przedstawionej apelacji podjąć polemikę ze sformułowanymi w niej zarzutami dotyczącymi prawa procesowego, skoro pozbawione są one rzeczywistej treści.

Dodać trzeba, że Sąd I instancji postąpił prawidłowo oddalając wniosek strony pozwanej o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu odczytu tachografów analogowych i danych z tachografów cyfrowych, analizy czasu pracy kierowców, na okoliczność możliwości dojazdu na parking strzeżony oraz tego czy postój wynikał z przepisów o czasie pracy kierowców.

Sąd Okręgowy stwierdził przecież jednoznacznie, że postój kierowcy nie był wymuszony. Kierowca podejmując decyzję o postoju nie miał jeszcze obowiązku skorzystania z przerwy w pracy, gwarantującej mu nieprzerwany odpoczynek po dłuższej jeździe. Przepisy prawa o czasie pracy kierowców nie były przeszkodą ku temu, aby kierowca udał się na oddalony o 3 km od wybranego przez niego miejsca postoju, parking strzeżony. Kwestia ta została dostatecznie wyjaśniona przez Sąd I instancji i uznać należało, że była bezsporna. Prowadzenie postępowania dowodowego w celu jej wyjaśnienia uznać należałoby za bezcelowe i sprzeczne z postulatem szybkości postępowania.

Jednocześnie istotnym jest, że strona powodowa dostatecznie wyjaśniła, iż odbycie dłuższego odpoczynku przez kierowcę umożliwiało mu realizowanie następnego dnia wszystkich zaplanowanych zadań. Nie dość bowiem, że dopiero rano miał możliwość dokonania rozładunku towaru który wiozł, to następnie miał udać się po kolejny załadunek, z którym miał wrócić do P.. Wszystko to wymagało od niego pozostawania w gotowości do pracy przez cały kolejny dzień, co apelująca zupełnie pomija.

Splot okoliczności niniejszej sprawy obejmuje również fakt, że kierowca poczuł się źle podczas wykonywania obowiązków służbowych. O ile zatem postój nie był wymuszony bezpośrednio przez przepisy o czasie pracy kierowców to niewątpliwie zaistniała konieczność odbycia przez kierowcę odpoczynku.

Powołane powyżej ustalenia faktyczne są prawidłowe i wiążące dla oceny zastosowania prawa materialnego.

Przesądzenie o odpowiedzialności pozwanej sprowadza się w niniejszej sprawie do oceny tego, czy można uznać, że zaistniały przesłanki określne w klauzuli umownej nr 7, rozszerzającej ochronę ubezpieczeniową zakładu ubezpieczeń o szkody powstałe podczas postoju środka transportu poza parkingami strzeżonymi, w sytuacji braku możliwości pozostawienia środka transportu na parkingu strzeżonym, o ile z umowy przewozu, ze zlecenia przewozowego ani z instrukcji przewozu nie wynika zakaz parkowania poza parkingami strzeżonymi.

Jednocześnie ochrona ubezpieczeniowa na podstawie tej klauzuli udzielona może być wyłącznie, gdy postój środka transportu odbywa się w obrębie stacji paliw, hotelu, motelu, baru, restauracji w miejscu oświetlonym podczas postoju w porze nocnej oraz w czasie pracy tych instytucji, o ile postój wynika z: 1) przepisów o czasie pracy kierowców; 2) tankowania paliwa lub uzupełnienia innych płynów eksploatacyjnych; 3) zaspokajania potrzeb fizjologicznych; 4) spożywania posiłku; 5) braku możliwości przekazania towaru odbiorcy wskutek dotarcia na miejsce rozładunku poza godzinami pracy odbiorcy.

Strona pozwana konsekwentnie w toku procesu podnosiła, iż nie można przyjąć w realiach niniejszej sprawy braku możliwości pozostawienia środka transportu na parkingu strzeżonym. Takowy znajdował się zaledwie 3 km od miejsca wybranego przez kierowcę na postój.

W wyroku z 10 lutego 2016 roku w sprawie I CSK 1/15 Sąd Najwyższy wskazał, że kwestia wykładni umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w zakresie przewidzianych w niej wyłączeń odpowiedzialności była przedmiotem rozważań w orzecznictwie Sądu Najwyższego. W wyroku z 6 grudnia 2000 roku w sprawie III CKN 1116/00 Sąd Najwyższy podkreślił, że umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego są zawierane o określonej rzeczywistości i jej realia, dotyczące krajowego ruchu drogowego, muszą być uwzględniane przy wykładni jej postanowień. Przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług przewozowych towaru zawiera - jak wyjaśnił Sąd Najwyższy w wyroku z 16 grudnia 2009 roku w sprawie I CSK 172/09 - umowę ubezpieczeniową odpowiedzialności cywilnej w celu uzyskania ochrony w zakresie odpowiedzialności odszkodowawczej w sytuacji, w której w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą wyrządzi szkodę, za którą ponosi odpowiedzialność. Skoro przewóz towarów stanowi istotę działalności firmy przewozowej, to umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dotycząca tej działalności nie może być iluzoryczna i powodować, że na skutek wyłączeń odpowiedzialności ubezpieczyciela wyjątkiem będzie ponoszenie przez niego odpowiedzialności, a regułą - jej wyłączenie. Sąd Najwyższy w przytoczonym wyroku z dnia 16 grudnia 2009 roku w sprawie I CSK 172/09 podkreślił, że jeżeli umowa odpowiedzialności cywilnej działalności gospodarczej, polegającej na prowadzeniu przedsiębiorstwa transportowego i wykonywaniu usług przewozu towaru, ma mieć *ratio facti* i *ratio legis*, to musi prowadzić do zrealizowania celu ubezpieczenia.

Powyższy pogląd stanowił podstawę twierdzeń powódki.

Sąd Apelacyjny również przychylił się do stanowiska, zgodnie z którym, skoro Ogólne Warunki Ubezpieczenia, nie definiują pojęcia „w sytuacji braku możliwości pozostawienia środka transportu na parkingu strzeżonym”, przyjęta przez pozwaną interpretacja jest dowolna. Forsowana przez pozwaną wykładania pozwalałaby każdorazowo stwierdzić, że możliwości pozostawienia środka transportu na parkingu strzeżonym istniały, jeżeli nie w odległości kilku kilometrów, to w odległości kilkunastu kilometrów, kilkudziesięciu kilometrów lub kilkuset kilometrów. Treść OWU nie daje jednak podstaw do takiej interpretacji. Jeżeli pozwana oczekuje od ubezpieczonych podejmowania specjalnych działań w poszukiwaniu parkingów strzeżonych, to wymagania takie powinny być precyzyjnie określone w warunkach zawieranych umów. Nie zostały one jednak sprecyzowane. Założyć zatem należy, że jeżeli w miejscu postoju, nie ma możliwości skorzystania z parkingu strzeżonego, a jednocześnie jest możliwość skorzystania z parkingu spełniającego wymagania określone w klauzuli numer 7, to kierowca nie ma obowiązku szukania parkingu strzeżonego, zwłaszcza poza trasą przejazdu. Postanowienia zawartej umowy nie nakładają na kierowcę takiego obowiązku. Odmienna interpretacja pozbawiałaby sensu istnienia klauzuli numer 7. Zasadnym jest twierdzenie powódki, która podniosła, że znając uprzednio interpretację zapisów umowy przedawnianą w toku procesu przez pozwaną, powódka prawdopodobnie nie zdecydowałaby się na uiszczenie dodatkowej opłaty w celu wykupu klauzuli dodatkowej. Jeżeli natomiast wykupiłaby tę klauzulę będąc uprzednio poinformowaną o interpretacji pozwanej, miałyby możliwość zastosowania się do jasno sprecyzowanych wymogów. Oczekiwania pozwanej w zakresie poszukiwania parkingu strzeżonego, mają na tyle doniosłe znaczenie dla zakresu ochrony wynikającego z zawartej polisy, że powinny być jednoznacznie i precyzyjnie określone w treści samej polisy lub Ogólnych Warunków Ubezpieczenia.

W ocenie Sądu Apelacyjnego, nie można w konsekwencji przyjąć, że niepoinformowanie przez powódkę kierowcy o zakazie korzystania przez niego z parkingu niestrzeżonego stanowi o jej niedbalstwie, co podnosiła pozwana.

Wykazanie, że zakaz taki obowiązywał (na podstawie umowy przewozu, zlecenia przewozowego, instrukcji przewozu) obciążało pozwaną a nie naprowadziła ona w tym zakresie jakichkolwiek dowodów.

Jak wskazano powyżej, ustalenia faktyczne w sprawie nie zostały skutecznie podważone. Istotne z nich dla przesądzenia o odpowiedzialności pozwanej to te zgodnie z którymi postój kierowcy, w czasie którego doszło o kradzieży, wynikał z przepisów o czasie pracy kierowców bowiem umożliwił mu podjęcie obowiązków zaplanowanych na cały kolejny dzień. Kierowca w czasie postoju zaspokoił potrzeby fizjologiczne – zjadł posiłek, zadbał o higienę oraz odpoczął. Powódka wykazała, że brak było możliwości przekazania towaru odbiorcy, w sytuacji gdyby kierowca nie zdecydował się na postój ale udał od razu na miejsce rozładunku (wskutek dotarcia na miejsce rozładunku poza godzinami pracy odbiorcy).

Niewątpliwie zatem spełnione zostały przesłanki określone w pkt 1, 3, 4 i 5 klauzuli nr 7 do umowy z 3 listopada 2016 roku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym/międzynarodowym, niezbędne do przypisania odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanej.

Mając na uwadze powyższe na podstawie art. 385 k.p.c. oddalono apelację jako bezzasadną (pkt I).

Koszty postępowania apelacyjnego obciążają pozwaną jako stronę przegrywającą sprawę (art. 98 § 1 i § 3k.p.c.). W związku z tym w pkt II wyroku na podstawie § 2 pkt 6 w zw. z § 10 ust./ 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych, zasądzono od pozwanej na rzecz powódki koszty zastępstwa procesowego w postępowaniu odwoławczym.

Jacek Nowicki Małgorzata Gulczyńska Ryszard Marchwicki

--	--	--