

Sygn. akt I ACa 756/18

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 1 marca 2019 r.

Sąd Apelacyjny w Białymstoku I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący	:	SSA Jarosław Marek Kamiński (spr.)
Sędziowie	:	SA Elżbieta Borowska SA Elżbieta Bieńkowska
Protokolant	:	Izabela Lach

po rozpoznaniu w dniu 15 lutego 2019 r. w Białymstoku

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) **w E.**

przeciwko (...) **w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Suwałkach

z dnia 10 września 2018 r. sygn. akt I C 334/15

I. zmienia zaskarżony wyrok:

a) **w punkcie I w ten sposób, że zasądza od pozwanego (...)w W. na rzecz powoda (...)w E. kwotę 146.727,95 (sto czterdzieści sześć tysięcy siedemset dwadzieścia siedem 95/100) złotych z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 10 kwietnia 2015 r. do dnia zapłaty i oddala powództwo w pozostałej części;**

b) **w punkcie II w ten sposób, że zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 16.918,75 (szesnaście tysięcy dziewięćset osiemnaście 75/100) złotych tytułem zwrotu części kosztów procesu;**

c) **w punkcie III w ten sposób, że nakazuje ściągnąć na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Suwałkach od pozwanego kwotę 2.257,78 (dwa tysiące dwieście pięćdziesiąt siedem 78/100) złotych, a od powoda z zasądzonych roszczenia 250,80 (dwieście pięćdziesiąt 80/100) złotych tytułem kosztów sądowych poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa;**

II. *oddala apelację w pozostałej części;*

III. *zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 10.576,80 (dziesięć tysięcy pięćset siedemdziesiąt sześć 80/100) złotych tytułem zwrotu części kosztów instancji odwoławczej.*

(...)

UZASADNIENIE

Powód (...)w E. wniósł o zasądzenie od pozwanego (...)w W. kwoty 163.031,05 zł wraz z ustawowymi odsetkami: od 20.000 zł od 9 grudnia 2014 r. oraz od 143.031,05 zł od 20 lutego 2015 r. Podał, że odpowiedzialność pozwanego wynika z łączącej strony umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego, wobec czego powinien on zwrócić mu poniesione wydatki, związane z zapłatą odszkodowań za zniszczony w trakcie transportu ładunek tusz wieprzowych oraz koszty jego utylizacji.

Pozwany wniósł o oddalenie powództwa.

Wyrokiem z dnia 10 września 2018 r. Sąd Okręgowy w Suwałkach oddalił powództwo oraz rozstrzygnął o kosztach procesu.

Orzeczenie to zostało wydane w oparciu o następujące ustalenia faktyczne.

W dniu 10 kwietnia 2014 r. (...)zawarło z (...) Sp. z o.o. w W. umowę zlecenia nr (...), której przedmiotem był przewóz samochodem ciężarowym-chłodnią 455 półtuszy wieprzowych o łącznej wadze 20 ton, z oddziału (...) S.A. w J. (...)) do (...).

W dniu 14 kwietnia 2014 r. ok. godziny 20:30 T. S., kierujący ciągnikiem siodłowym nr rej. (...) z naczepą chłodniczą (...) nr rej. (...), po załadunku transportu mięsa, ruszył w kierunku wagi. W trakcie manewru skreću nastąpiło wyłamanie ściany naczepy, a w konsekwencji wypadnięcie i skażenie przewożonych półtuszy wieprzowych.

(...)posiadało umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w (...) S.A. (polisa nr (...)).

(...) S.A. zgłosił szkodę ubezpieczycielowi powoda, który po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego, decyzją z dnia 31 lipca 2014 r. odmówił wypłaty odszkodowania. Wskazał, iż bezpośrednią przyczyną zdarzenia oraz szkody był niewłaściwy stan naczepy, w której przewożono mięso.

W związku z tym (...) S.A., który posiadał umowę ubezpieczenia rzeczy w krajowym przewozie drogowym (CARGO), zgłosił szkodę do (...) S.A. w S. i uzyskał odszkodowanie w wysokości 143.031,05 zł (za uszkodzony ładunek półtuszy oraz koszty utylizacji), które zostało pomniejszone o 20.000 zł z tytułu franczyzy redukcyjnej.

W dniu 28 listopada 2014 r. (...) Sp. z o.o. otrzymał od (...) S.A. notę księgową na kwotę 20.000 zł z tytułu kary umownej za uszkodzenie naczepy. Żądaną kwotę uiszczył przelewem w dniu 9 grudnia 2014 r. W dniu 8 grudnia 2014 r. (...) Sp. z o.o. na zasadzie regresu zwrócił się do (...)o zapłatę kwoty 20.000 zł. W tym samym dniu dokonał kompensaty własnych zobowiązań z należnością powoda.

W dniu 19 lutego 2015 r. (...) Sp. z o.o. zwrócił do powoda, z roszczeniem regresowym, dotyczącym kwoty 143.031,05 zł, zapłaconej na rzecz (...) S.A. Równocześnie wystawił notę obciążeniową nr (...) na kwotę 143.031,05 zł oraz dokonał do tej wysokości kompensaty wzajemnych zobowiązań.

W tak ustalonym stanie faktycznym, Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, że powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Wskazał, że strony łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego, na mocy której ubezpieczyciel odpowiedzialny był za szkodę wyrządzoną przez ubezpieczonego osobie trzeciej (art. 822 k.c.).

Stanowiące jej integralną część Ogólne warunki ubezpieczenia (OWU) zawierały w § 4 ust. 1 pkt 4 wyłączenie tej odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek użycia pojazdu nieprzystosowanego do przewozu danego rodzaju towaru, niesprawnego technicznie lub prowadzonego przez osobę nieuprawnioną w świetle obowiązujących przepisów.

W związku z tym, Sąd zwrócił uwagę na treść opinii sporządzonej przez biegłego sądowego z zakresu mechaniki, inżynierii materiałowej metalurgii i techniki warsztatowej oraz ochrony radiologicznej W. B., z której wynikało, iż przyczyną zaistniałego zdarzenia, a w efekcie powstania szkody, była korozja konstrukcji nośnej naczepy, mieszcząca się w jej ścianach. Skutkowała ona zmniejszeniem się przekrojów konstrukcji, co doprowadziło do samoistnego pęknięcia ściany naczepy.

Mając na uwadze treść tej opinii, Sąd Okręgowy stwierdził, że zaistniała przewidziana w § 4 ust. 1 pkt 4 OWU przesłanka wyłączająca odpowiedzialność pozwanego ubezpieczyciela w postaci braku sprawności technicznej pojazdu (naczepy), w której był przewożony transport mięsa.

O kosztach procesu postanowił zgodnie z art. 98 k.p.c. w zw. z § 6 pkt. 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego z urzędu w zw. z § 21 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych.

Apelację od tego wyroku wniósł powód, która zarzucił Sądowi I instancji naruszenie:

1. art. 233 § 1 k.p.c. poprzez poczynienie ustaleń sprzecznych z zebranymi dowodami, polegające na:

- przyjęciu wbrew opinii biegłego sądowego W. B., że w trakcie okresowych przeglądów naczepy (...) możliwe było zbadanie również jej konstrukcyjnych elementów wewnętrznych, pomimo że były zatopione w nierozbieralnej warstwie izolacyjnej ścian oraz pominięciu tego, że naczepa miała dopiero 7 lat, zaś jej cykl użycia przewidywał 20-letnią eksploatację,

- przyjęciu, że nie dokonywał należytej kontroli części nośnych naczepy, pomimo ustalenia, że dostęp do nich był niemożliwy,

- obarczeniu jego negatywnymi konsekwencjami powstania wady konstrukcyjnej naczepy, choć była ona wykorzystywana w dobrej wierze i przy zachowaniu wszelkich norm i procedur,

- przyjęciu, że powinien był wstrzymać się ze spełnieniem zobowiązań odszkodowawczych do czasu zakończenia sporu z ubezpieczycielem, który odmówił spełnienia świadczenia na rzecz poszkodowanego,

2. art. 822 k.c. przez nieprawidłowe przyjęcie, że zapisy Ogólnych Warunków Ubezpieczenia powinny być interpretowane na korzyść ubezpieczyciela, a nie ubezpieczonego;

3. art. 805 § 1 k.c. przez błędne uznanie, że nie powinien był dokonywać zapłaty za szkodę (w formie wzajemnego potrącenia należności) do czasu ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela.

Wnosił o zmianę wyroku i uwzględnienie powództwa w całości.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja w znacznej części zasługiwała na uwzględnienie.

Wstępnie zaznaczyć należy, że w okolicznościach niniejszej sprawy bezspornym było, iż strony były związane postanowieniami umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego (polisa nr (...)), na mocy której (...)w W. objęło ochroną ubezpieczeniową odpowiedzialność cywilną (...)w transporcie krajowym i

międzynarodowym za szkody rzeczowe, które nastąpiły w czasie między przyjęciem przesyłki do przewozu a jej wydaniem oraz szkody finansowe powstałe w wyniku opóźnienia w dostawie.

W swej treści przedmiotowa umowa odpowiadała definicji umowy ubezpieczenia, zawartej w art. 805 § 1 k.c. Zgodnie zaś z tym przepisem 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. Dodać również trzeba, 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 okolicznościach niniejszej sprawy poza sporem powinno być również, że z mocy art. 17 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) właśnie taką odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną w związku z uszkodzeniem transportu mięsa (tusz wieprzowych) ponosiła powodowa spółka (ubezpieczony).

Należy przy tym podkreślić, że istotą ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, określonego w art. 822 § 1 k.c. jest wejście ubezpieczyciela na podstawie umowy w sytuację prawną ubezpieczającego, w zakresie ponoszonej przez niego odpowiedzialności odszkodowawczej. Z chwilą wyrządzenia szkody przez ubezpieczającego powstaje *sui generis* trójstronny stosunek prawny łączący sprawcę szkody (ubezpieczającego), zakład ubezpieczeń oraz poszkodowanego. Z treści art. 822 § 4 k.c. wynika, że jeżeli osoba ponosząca odpowiedzialność cywilną za szkodę jest ubezpieczona w zakresie odpowiedzialności cywilnej, poszkodowany ma dwóch dłużników: tę osobę oraz ubezpieczyciela. Przepis ten nie wyklucza możliwości żądania przez poszkodowanego odszkodowania wyłącznie od osoby odpowiedzialnej za szkodę. Jeżeli ubezpieczyciel zapłaci poszkodowanemu należne mu odszkodowanie, to ustaje obowiązek odszkodowawczy ubezpieczonego. Jeżeli natomiast roszczenie poszkodowanego nie zostanie w całości zaspokojone, poszkodowany może zwrócić się do sprawcy szkody. W przypadku zaś naprawienia szkody przez samego ubezpieczonego (z własnej inicjatywy, czy też wyroku sądu), ubezpieczyciel jest obowiązany mu zwrócić taką kwotę, jaką sam byłby obowiązany zapłacić poszkodowanemu w razie skierowania przez niego żądania o odszkodowanie.

W sytuacji, gdy (...)naprawiło szkodę wyrządzoną w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą w zakresie zarobkowego przewozu drogowego towarów, mogło – przynajmniej, co do zasady – domagać się od pozwanego ubezpieczyciela domagać się zwrotu poniesionych na ten cel wydatków.

Zakres odpowiedzialności ubezpieczyciela nie zawsze jednak pokrywa się z zakresem odpowiedzialności samego ubezpieczającego. Przede wszystkim o zakresie odpowiedzialności decyduje umowa ubezpieczenia oraz treść ogólnych warunków ubezpieczenia, jak i przepisy k.c. Przepis art. 827 § 1 k.c. stanowi, że ubezpieczyciel jest wolny od odpowiedzialności, jeżeli ubezpieczający wyrządził szkodę umyślnie; w razie rażącego niedbalstwa odszkodowanie nie należy się, chyba że umowa lub ogólne warunki ubezpieczenia stanowią inaczej lub zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności. Z kolei, w myśl art. 827 § 2 k.c. w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej można ustalić inne zasady odpowiedzialności ubezpieczyciela niż określone w § 1. Powyższy przepis ma zatem charakter dyspozytywny i decydujące znaczenie dla określenia zasad odpowiedzialności ubezpieczyciela trzeba przypisać ogólnym warunkom ubezpieczenia, formułującym te zasady adekwatnie do specyfiki ubezpieczanego ryzyka.

Oznacza to, że wobec swobody kontraktowej strony mogą zastrzec w treści umowy ubezpieczenia obowiązki, których wykonanie przez ubezpieczającego służyć ma ochronie uprawnionego interesu ubezpieczyciela, zagrożonego zdarzeniem objętym ryzykiem ubezpieczeniowym. Postanowienia ogólnych warunków ubezpieczenia mogą przewidywać konkretne wyłączenia odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu ubezpieczeń, o ile takie wyłączenia nie pozostają w sprzeczności z bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 grudnia 2003 r., sygn. akt I CK 365/02). Nie jest sprzeczne z bezwzględnie obowiązującymi przepisami k.c. regulującymi umowę ubezpieczenia takie postanowienie dobrowolnej umowy ubezpieczenia, które zmierza

do ograniczenia ryzyk przyjmowanych do ubezpieczenia, przez uzależnienie udzielenia ochrony ubezpieczeniowej lub ograniczenia jej zakresu od spełnienia określonych obowiązków przez ubezpieczającego. W ubezpieczeniach majątkowych zwykle chodzić będzie przy tym o obowiązki o naturze prewencyjnej, dotyczące specjalnego zabezpieczenia chronionego mienia, mającego zmniejszyć prawdopodobieństwo zajścia wypadku ubezpieczeniowego. Niewykonanie przez ubezpieczającego tego typu obowiązku nie musi przy tym stanowić o wyrządzeniu przez niego szkody umyślnie lub w warunkach rażącego niedbalstwa, aby prowadzić do zwolnienia ubezpieczyciela od odpowiedzialności.

Takie też wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela ((...) S.A.) zawierały współkształtujące treść łączącej strony umowy ubezpieczenia, Ogólne warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego (k. 19 – 23). Na obecnym etapie postępowania spór między stronami ogniskował się właśnie wokół zapisów OWU, zawierających enumeratywne wyliczenie przypadków, w których odpowiedzialność Ubezpieczyciela ulega wyłączeniu, a w szczególności § 4 ust. 1 pkt 4) wyłączającym odpowiedzialność za „szkody powstałe wskutek użycia pojazdu nieprzystosowanego do przewozu danego towaru, niesprawnego technicznie lub prowadzonego przez osobę nieuprawnioną w świetle obowiązujących przepisów”.

Dla rozstrzygnięcia sprawy decydujące znaczenie miała zatem wykładnia postanowień zawartych w § 4 ust. 1 pkt 4 OWU, a w zasadzie zawartego w nim pojęcia „niesprawności technicznej pojazdu”, jako jednego z całego szeregu przypadków wyłączających odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkodę objętą ubezpieczeniem.

Ogólne warunki umów, stanowiące integralną część łączącego strony stosunku zobowiązaniowego (ubezpieczeniowego), podlegają wykładni według reguł określonych w art. 65 § 2 k.c., gdy ich postanowienia nie są precyzyjne i stwarzają wątpliwości, co do ich istotnej treści. W związku z przytoczonym w apelacji zarzutem, należy przypomnieć, że art. 65 k.c. zawiera ogólne reguły wykładni oświadczeń woli (umów). Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 29 czerwca 1995 r., III CZP 66/95 (OSNC 1995, Nr 5, poz. 168) przyjął na tle tego przepisu tzw. kombinowaną metodę wykładni. Wyrazem tego stanowiska są także późniejsze orzeczenia, np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 listopada 1997 r., I CKN 825/97, OSNC 1998, Nr 5, poz. 85 i z dnia 20 maja 2004 r., II CK 354/03, nie publ.). Wspomniana metoda wykładni przyznaje pierwszeństwo - w wypadku oświadczeń woli składanych innej osobie - temu znaczeniu oświadczenia woli, które rzeczywiście nadały mu obie strony w chwili jego złożenia (subiektywny wzorzec wykładni). Podstawą tego pierwszeństwa jest zawarty w art. 65 § 2 nakaz badania raczej, jaki był zgodny zamiar stron umowy, aniżeli opierania się na dosłownym brzmieniu umowy. Wykładnia ta nie może pomijać celu, w jakim umowa została zawarta, a także natury i funkcji zobowiązania. Celem umowy jest zaś niewątpliwie udzielenie ubezpieczonemu ochrony na wypadek określonego w umowie ryzyka, w zamian za zapłatę składki.

Oznacza to, że ani przepisy normujące umowy, ani regulujące je postanowienia ogólnych warunków umów, ani wreszcie indywidualnie uzgadnianie umowy, nie powinny być interpretowane w sposób oderwany od ich natury i funkcji. Umowa ubezpieczeniowa ma pełnić funkcję ochronną, z czego wynika, że miarodajny dla wykładni jej postanowień jest punkt widzenia tego, kto jest chroniony. Jednocześnie z uwagi na to, iż ubezpieczenie ma zapewnić realną ochronę ubezpieczeniową ubezpieczonemu, przy wykładni umowy ubezpieczenia wszelkie ograniczenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za szkodę objętą ubezpieczeniem winny być ściśle i precyzyjnie określone (por. wyrok SN z dnia 6 grudnia 2000 r. III CKN 1116/00 LEX nr 51870).

Zgodzić się należy ze skarżącym, że Sąd pierwszej instancji w niedostatecznym stopniu uwzględnił inne zasady wykładni umowy na podstawie art. 65 k.c. niż wynikające z reguł językowych. Tymczasem kwestia wykładni umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w zakresie przewidzianych w niej wyłączeń odpowiedzialności była już kilkakrotnie przedmiotem rozważań w orzecnictwie Sądu Najwyższego. W wyroku z dnia 6 grudnia 2000 r., III CKN 1116/00 (nie publ.) Sąd Najwyższy podkreślił, że umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego są zawierane o określonej rzeczywistości i jej realia, dotyczące 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 dnia 16 grudnia 2009 r., I CSK 172/09 (nie publ.) - 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 r., 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.

W sprawie niniejszej przewoźnik niewątpliwie ponosił odpowiedzialność za wyrządzoną szkodę ze względu na zniszczenie (uszkodzenie/utratę) towarów oddanych do przewozu. Skoro zaś przewóz towarów stanowi istotę działalności firmy przewozowej, to umowa ubezpieczenia OC dotycząca tej działalności nie może być iluzoryczna.

W realiach niniejszej sprawy wykładni podlegało postanowienie o „niesprawności technicznej” pojazdu. Jest to pojęcie wyjątkowo ogólnikowe i lakoniczne, wobec czego może być interpretowane w odmienny sposób. Pomimo to łączące strony OWU nie precyzują, na czym konkretnie ma polegać owa „niesprawność techniczna” i jakie są jej granice. Oznacza to więc, że mamy do czynienia z niejasnym i budzącym wątpliwości sformułowaniem. W takim zaś przypadku w orzecznictwie sądowym ukształtował się pogląd nakazujący, aby w razie niejasności czy wątpliwości co do poszczególnych postanowień ogólnych warunków ubezpieczenia, ich interpretacja dokonywana była na korzyść ubezpieczonego, i uznający za sprzeczne z zasadami współzycia społecznego obciążanie ubezpieczonych negatywnymi konsekwencjami wadliwej i niedbałej ich redakcji (zob. wyroki SN z dnia 2 września 1998 r., III CKN 605/97 - niepublikowany, z dnia 5 kwietnia 2000 r., I CKN 621/98, OSNC 2000, Nr 11, poz. 199). Trafność tego poglądu potwierdzona została nadaniem mu postaci normatywnej, przez zamieszczenie w mającej zastosowanie w niniejszej sprawie ustawie o działalności ubezpieczeniowej z dnia 22 maja 2003 r. (Dz. U. Nr 124, poz. 1151) przepisu art. 12 ust. 3, zgodnie z którym postanowienia OWU sformułowane niejednoznacznie interpretuje się na korzyść ubezpieczającego, ubezpieczonego uposażonego, lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia.

Wobec tego, w rozpoznawanym aktualnie sporze wszelkie wątpliwości w zakresie interpretacji pojęcia „niesprawność techniczna”, powinny być wykładane na korzyść ubezpieczonego (powódki), przy uwzględnieniu jego punktu widzenia, a także celu umowy ubezpieczenia, którym jest zapewnienie ubezpieczonemu skutecznej ochrony prawnej, w przypadku zaistnienia zdarzenia ubezpieczeniowego (por. wyrok SN z dnia 23 stycznia 2015 r. V CSK 217/14.).

Zwrócić należy przy tym uwagę, że także przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 125, poz. 1371 ze zm.), jak również regulacje rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262 ze zm.), a także ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym Dz.U. Nr 98, poz. 602 ze zm.), nie posługują się pojęciem „sprawności technicznej” pojazdów. Wymienione akty prawne posługują się natomiast pojęciem „warunki techniczne pojazdu”, który odnoszony jest do sprawności samego pojazdu, jako całości oraz jego części składowych, w kontekście możliwości dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego. Pojęcia warunków technicznych pojazdu oraz wymagań w zakresie wyposażenia pojazdu są pojęciami normatywnymi, które wywodzą się z regulacji prawa o ruchu drogowym, która ustanawia określone wymogi w zakresie technicznych lub pozatechnicznych warunków dopuszczenia pojazdów do ruchu i ich eksploatacji. Zgodnie z art. 71 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego jest dowód rejestracyjny. Natomiast kontrola, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w Prawie o ruchu drogowym oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia oraz w przepisach o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, jeżeli pojazd jest przystosowany do przewozu tych towarów, odbywa się w ramach wykonywanych cyklicznie badań technicznych (art. 81 ustawy Prawo o ruchu drogowym).

Z powyższego wynika, że posiadanie dowodu rejestracyjnego pojazdu, stanowi administracyjne zezwolenie na wprowadzenie go do ruchu drogowego, z tym zastrzeżeniem, że pojazd ten powinien również posiadać aktualne badania techniczne.

Z poczynionych przez Sąd Okręgowy ustaleń faktycznych wynika, że przedmiotowy pojazd (naczepa L. nr rej. (...)) w dacie zdarzenia, będącego źródłem roszczenia odszkodowawczego, posiadał wszelkie dokumenty stanowiące podstawę dopuszczenia go do eksploatacji w ruchu drogowym. Nadto wszystko wskazuje, że był również użytkowany i serwisowany zgodnie z instrukcją obsługi tego typu pojazdów. Powyższe ustalenia są bezsporne. Wynika z nich jednoznacznie, iż powódka dochowała wszelkich podstawowych obowiązków, jakie nakładały na nią obowiązujące przepisy prawa.

Oczywiście, w przypadku firmy profesjonalnie zajmującej się transportem drogowym, oczekiwana jest znacznie wyższa staranność w wykonywaniu swoich obowiązków, niż w przypadku przeciętnego użytkownika dróg. W związku z tym zasadnym jest, aby z uwagi na intensywność użytkowania pojazdów i wiążące się z nią zużywanie części, również przeglądy pojazdów odbywały się znacznie częściej. Wydaje się wręcz uprawnioną tezę, aby użytkownik takiego pojazdu w zasadzie przed każdym transportem dokonywał jego oględzin w celu wyeliminowania ewentualnych usterek. Niewywiązanie się z tego obowiązku można byłoby zatem traktować jako rażące niedbalstwo w rozumieniu art. 827 § 1 k.p.c. Każdorazowo jednak przy ocenie, czy ubezpieczający zaniechał należytego sprawdzenia pojazdu w stopniu pozwalającym przypisać mu rażące niedbalstwo, niezbędne jest rozważenie indywidualnych okoliczności, w których powstała szkoda.

Dla wyłączenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń nie jest wystarczające samo stwierdzenie, że ubezpieczony zaniechał lub dokonał jedynie pobieżnego badania pojazdu, ale przede wszystkim, czy miało to wpływ na powstanie szkody. Nie można bowiem wykluczyć sytuacji, że nawet częste i wyjątkowo szczegółowe oględziny, nie pozwoliłyby na ujawnienie usterki pojazdu, a co za tym idzie nie doprowadziłyby do uniknięcia zdarzenia wywołującego szkodę.

Z taką też sytuacją mamy miejsce w niniejszej sprawie, w której co dobitnie wynika z opinii sporządzonych przez biegłego sądowego z zakresu mechaniki, inżynierii materiałowej metalurgii i techniki warsztatowej oraz ochrony radiologicznej W. B., przyczyną zdarzenia (destrukcji naczepy) było skorodowanie elementów konstrukcji nośnej, mieszczących się w jej ścianach. Biegły wyjaśnił, że źródła ognisk korozyjnych znajdowały się w elementach (płaskownikach) zatopionych w warstwie izolacyjnej ścian, stanowiąc ich nierozzerwalną całość. I właśnie ze względu na umiejscowienie, dostęp do tych elementów w trakcie eksploatacji, czy też kontroli stanu technicznego był niemożliwy. W efekcie biegły stwierdził, że w świetle zgromadzonych dowodów naczepa była właściwie utrzymana i serwisowana, a ocena stanu konstrukcji nie była możliwa bez uprzedniego rozebrania.

W świetle jednoznacznych w swej wymowie wniosków płynących z opinii głównej i uzupełniających biegłego W. B., przyjęcie należało, iż pomimo rzeczywistego istnienia będącej bezpośrednim źródłem powstania szkody „niesprawności technicznej” w przedmiotowym pojeździe (naczepie L.), ubezpieczonemu (powódce) nie sposób jest postawić zarzutu niedbalstwa, o którym mowa w art. 827 § 1 k.p.c., a tylko w takiej sytuacji ubezpieczyciel - powołując się na postanowienia OWU - mógłby skutecznie zwolnić się od odpowiedzialności. Jednakże, gdy tak jak w niniejszej sprawie ubezpieczony nie ograniczył się tylko do uzyskania badań technicznych, ale dołożył także należytej staranności (dbałości) o stan techniczny pojazdu, a mimo to „ukryta” wada doprowadziła do powstania szkody, należy przyjąć, iż postanowienia Ogólnych warunków ubezpieczenia nie mogą prowadzić do zwolnienia ubezpieczyciela od odpowiedzialności. Przyjęcie, innej (literalnej) wykładni pojęcia „niesprawność techniczna” byłoby do niezaakceptowania w związku z celem, jakiemu służyć ma umowa ubezpieczenia. Umowa ubezpieczenia należy do umów szczególnego zaufania, a jej postanowienia oraz postanowienia OWU ubezpieczyciela powinny być jasne, zrozumiałe i jednoznaczne, aby ubezpieczający przed jej zawarciem miał świadomość ryzyk, które nie są objęte ubezpieczeniem oraz przesłanek, które ograniczają lub wyłączają odpowiedzialność ubezpieczyciela.

Dorobkiem orzecznictwa są judykaty, z których wynika, że ryzyka objęte ubezpieczeniem i przesłanki wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela powinny być zarówno w umowie, jak i w OWU jednoznaczne i wyraźnie określone,

aby ubezpieczający wiedział jednoznacznie, jakie zdarzenia nie są objęte ubezpieczeniem. Konsekwencje postanowień OWU zawierających uregulowania niejasne, wieloznaczne, mylące i obiektywnie niezrozumiałe dla przeciętnego adresata ponosi ubezpieczyciel, jako twórca wzorca umowy (wyrok SN z dnia 12 stycznia 2007 r., IV CSK 307/06, niepubl.). Należy wykluczyć taką wykładnię postanowień OWU, by usprawiedliwiła ona odmowę wypłaty odszkodowania w sytuacji, gdy ubezpieczający dopiero po zajściu zdarzenia dowiaduje się, że nie było ono objęte ubezpieczeniem (wyrok SN z dnia 15 stycznia 2016 r., I CSK 122/15, niepubl.).

Zdaniem Sądu Apelacyjnego, jeżeli ubezpieczenie OC działalności gospodarczej, polegającej na prowadzeniu przedsiębiorstwa transportowego i wykonywaniu usług przewozu towarów, powinno prowadzić do zrealizowania celu ubezpieczenia, to nie realizuje tego wyłączenie odpowiedzialności w okolicznościach, w których w ogóle ta odpowiedzialność może zachodzić. Wymaganie, aby ubezpieczający miał taką wiedzę o stanie technicznym pojazdu, aby w trakcie użytkowania nie mógł on ulec awarii będącej źródłem szkody, przeczy istocie ubezpieczenia, ponieważ zanika ryzyko odpowiedzialności za szkodę, od wystąpienia której przewoźnik się ubezpiecza.

Należy przy tym podkreślić, że art. 17 § 3 powołanej Konwencji (CMR), zgodnie z którym przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął. przewiduje bardzo surową odpowiedzialność przewoźnika za szkody spowodowane wadliwym stanem pojazdu, którą można nawet określić, jako odpowiedzialność absolutną, gdyż przepis ten nie przewiduje wprost żadnych możliwości ekscepcji. To właśnie w przypadku tak rygorystycznej odpowiedzialności najlepiej uwypukla się istota i cel każdego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej sprawcy szkody.

Jest zrozumiałe, że ubezpieczyciel ma prawo wymagać staranności po stronie ubezpieczającego, aby nie odpowiadać w przypadku jego rażącej lekkomyślności lub niedbalstwa, a 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 ratio ubezpieczenia. Dlatego też w warunkach rozpoznawanej sprawy, zarówno cytowane przepisy prawa, jaki i postanowienia umowy ubezpieczenia OC oraz Ogólnych warunków ubezpieczenia, a w szczególności sporny art. 4 ust. 1 pkt 4) nie mogły być interpretowane w oderwaniu od ich natury i funkcji.

Skoro z okoliczności niniejszej sprawy wynika, że doszło do zdarzenia ubezpieczeniowego, w efekcie czego powodowa spółka osobiście naprawiła szkodę wyrządzoną w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą w zakresie zarobkowego przewozu drogowego towarów, zatem z mocy łączącej strony umowy, mogła również domagać się od pozwanego ubezpieczyciela zwrotu poniesionych na ten cel wydatków.

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. Zatem i w tym wypadku kwota tej franszyzy winna pomniejszać odpowiedzialność pozwanego ubezpieczyciela.

Skoro powodowa spółka naprawiła szkodę w łącznej wysokości 163.031,05 zł, zaś w łączącej stronie umowy zastrzeżono franszyzę redukcyjną w wysokości 10% (nie mniej jednak niż 5.000 zł) wartości szkody, to po stosownym obniżeniu należnego powodce świadczenia należało zmienić zaskarżony wyrok i zasądzić na jej rzecz od pozwanego kwotę 146.727,95 zł i w pozostałym zakresie oddalić powództwo (art. 386 §1 k.p.c. i art. 385 k.p.c.).

Powód domagał się zasądzenia odsetek od dnia następnego po dniu złożenia mu przez spedytora oświadczeń o potrąceniu. Według Sądu Apelacyjnego, brak jest podstaw do przyjęcia, iż w tych datach pozwany pozostawał w opóźnieniu ze spełnieniem świadczenia pieniężnego z umowy ubezpieczenia. Powyższe zdarzenia aktualizowały

wprawdzie odpowiedzialność pozwanego względem powoda, jednak stan opóźnienia ze spełnieniem świadczenia należy wiązać dopiero z chwilą wezwania pozwanego do zapłaty. Dlatego też odsetki zasądzono od dnia doręczenia odpisu pozwu na podstawie art. 481 § 1k.c. w zw. z art. 455 k.c.

O kosztach procesu za obie instancje orzeczono na podstawie art. 100 k.p.c. i art. 108 §1 k.p.c., dokonując ich stosunkowego rozdzielenia - odpowiednio do stopnia, w jakim każda ze stron wygrała i przegrała sprawę; przy uwzględnieniu, że powódka wygrała sprawę w 90%, zaś pozwany w 10%.

(...)