

Sygn. akt **III C 1024/11**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 maja 2014 roku

Sąd Okręgowy Warszawa- Praga w Warszawie III Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący: SSO Radosław Olszewski

Protokolant: Barbara Leszczyńska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 7 maja 2014 roku w Warszawie

sprawy z powództwa Z. Z.

przeciwko (...) Spółka Akcyjna

o zapłatę

I. Zasądza od pozwanego (...) Spółka Akcyjna na rzecz powoda Z. Z. kwotę 92 847,26 (słownie: dziewięćdziesiąt dwa tysiące osiemset czterdzieści siedem 26/100) złotych z ustawowymi odsetkami od dnia 08 sierpnia 2011 roku do dnia zapłaty.

II. Kosztami postępowania w całości obciąża pozwanego.

III. Zasądza od pozwanego (...) Spółka Akcyjna na rzecz powoda Z. Z. 8 260,00 (słownie: osiem tysięcy dwieście sześćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania w tym kwotę 3 617,00 (słownie: trzy tysiące sześćset siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa adwokackiego.

Sygn. akt III C 1024/11

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 8 sierpnia 2011 r. (data prezentaty) skierowanym przeciwko (...) S.A. z siedzibą w Ł. powód Z. Z. wniósł o zasądzenie na jego rzecz kwoty 92.847,26 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania według norm prawem przepisanych. W uzasadnieniu pozwu wskazał, że zawarł z pozwanym umowę ubezpieczenia AC samochodu marki A. (...) o nr rej. (...). W dniu 2 czerwca 2010 r. tj. w okresie objętym umową ubezpieczenia jadąc ul. (...) w W. zauważył, iż przez pobliski tunel płynie woda. W obawie przed zalaniem pojazdu zatrzymał się, lecz nie zdążył wyłączyć silnika. W tym samym momencie jadący z naprzeciwka samochód marki m. wytworzył dużą falę, która dostała się pod pokrywę silnika i doprowadziła do jego uszkodzenia. Wskazał, iż szkoda została zgłoszona ubezpieczycielowi, jednakże ten dwukrotnie odmówił wypłaty odszkodowania powołując się na § 3 ust. 1 pkt 21 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Auto-casco (k. 1-4).

W odpowiedzi na pozew pozwany ubezpieczyciel domagał się oddalenia powództwa w całości i zasądzenia od powoda na jego rzecz kosztów procesu. W uzasadnieniu przyznał, że zawarł z powodem umowę ubezpieczenia oraz potwierdził fakt odmowy wypłaty odszkodowania. Uzasadniając swoje stanowisko w tym zakresie pozwany ubezpieczyciel wyjaśnił, iż nie ponosi odpowiedzialności z niniejszej umowy gdyż, jak wynika z poczynionych ustaleń, w chwili zdarzenia pojazd powoda był w ruchu, co biorąc pod uwagę zapis § 3 ust. 1 pkt 1 ogólnych Warunków Ubezpieczenia Auto-casco (zakład ubezpieczeń nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe w ubezpieczonym

pojeździe w sytuacji, gdy powstały one w skutek uszkodzenia silnika w wyniku zassania do niego wody, pojeździe będącym w ruchu) wyłączyła jego odpowiedzialność za zaistniałą szkodę (k. 42-45).

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 23 października 2009 r. powód Z. Z. zawarł ze stroną pozwaną (...) S.A. z siedzibą w Ł. umowę ubezpieczenia samochodu osobowego marki A. (...) o numerze rejestracyjnym (...) na okres od dnia 31 października 2009 r. do dnia 30 października 2010 r. Zakresem ubezpieczenia objęte zostały ubezpieczenie: odpowiedzialności cywilnej (OC), auto-casco (AC) oraz następstw nieszczęśliwych wypadków. Ubezpieczenie w zakresie auto-casco zawarte zostało w wariancie pełnym, zaś sumę ubezpieczenia określona na kwotę 115.000,00 zł.

dowód: polisa z dnia 23 października 2009 r. (k. 29v.-30 akta szkody); aneks (k. 1 akta szkody).

Integralną częścią umowy ubezpieczeniowej w zakresie ubezpieczenia auto-casco stanowiły Ogólne Warunki Ubezpieczenia Auto Casco (zwane dalej: OWU AC). Zgodnie z § 2 ust. 1 i 2 pkt 8, 9 i 11 OWU AC zawarta przez powoda umowa ubezpieczenia obejmowała swoim zakresem szkody powstałe wskutek zatopienia, deszczu nawalnego oraz powodzi. W myśl natomiast § 3 ust. 1 pkt 2 oraz § 3 ust. 1 pkt 21 OWU AC – bez względu na uzgodniony w polisie wariant ubezpieczenia pozwany ubezpieczyciel nie ponosił odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez ubezpieczonego umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa oraz za szkody powstałe wskutek uszkodzenia silnika w wyniku zassania do niego wody, w pojeździe będącym w ruchu.

dowód: Ogólne Warunki Ubezpieczenia Auto Casco (k. 46-52).

W dniu 2 czerwca 2010 r. około godz. 20:00 Z. Z. wraz z partnerką R. C. (1) jechał swoim samochodem ul. (...) w W. w kierunku Ż.. Warunki atmosferyczne były niesprzyjające. Padał bardzo silny deszcz, który ograniczał widoczność. Przy wjeździe do tunelu na ul. (...) Z. Z. spostrzegł, że znajduje się w nim woda. Po ujechaniu krótkiego odcinka drogi powód zaczął hamować, jednak po zatrzymaniu pojazdu nie wyłączył silnika. Woda w miejscu, w którym znajdował się pojazd powoda sięgała mniej więcej do wysokości kolana. W tym samym czasie przez tunel przejeżdżał samochód marki m., który poruszał się w przeciwnym kierunku. Pojazd ten wytworzył falę wody, która dostała się pod maskę samochodu powoda doprowadzając do wyłączenia silnika i uniemożliwiając jego ponowne uruchomienie. Po wyjściu z auta powód wraz z kierowcą m. wypchnął pojazd na pobocze, a następnie zadzwonił po pomoc drogową.

dowód: częściowo zeznania L. Z. (k. 77-78); częściowo informacja meteorologiczna (k. 69); zeznania R. C. (1) (k. 87); zeznania R. K. (k. 95-96).

W dniu 7 czerwca 2010 r. Z. Z. zgłosił stronie pozwanej szkodę. W dniu 15 czerwca 2010 r. pozwany potwierdził przyjęcia zgłoszenia szkody oraz dokonał wyceny pojazdu marki A. (...) w wyniku której ustalił, że wartość rynkowa brutto pojazdu na dzień 10 czerwca 2010 r. wynosi 92.800,00 zł. W dniu 6 sierpnia 2010 r. pozwany ustalił, iż szacunkowa wartość naprawy pojazdu wyniesie 102.200,00 zł, zaś wysokość szkody określił na kwotę 46.000,00 zł

dowód: zgłoszenie szkody komunikacyjnej (k. 4-3, 27-35 akta szkody); potwierdzenie przyjęcia zgłoszenia szkody (k. 5,9 akta szkody); wycena pojazdu (k. 7-8 akta szkody); kosztorys (k. 56-57 akta szkody); karta kontroli szkody (k. 58 akta szkody); wyliczenie szkody (k. 59-60 akta szkody).

W dniu 20 i 28 lipca 2010 r. rzeczoznawca samochodu działający na zlecenie pozwanego ubezpieczyciela przeprowadził oględziny uszkodzonego silnika. Na podstawie przeprowadzonych oględzin oraz analizy obrazu stanu silnika rzeczoznawca uznał, że najbardziej prawdopodobną przyczyną powstania szkody polegającej na zablokowaniu silnika ww. pojazdu (zgięcie korbowodu 4 cylindra) było przedostanie się wody do cylindrów 1-4 poprzez ich układ doprowadzenia powietrza. Ponadto stwierdził, że jest wielce prawdopodobne, wobec odkształcenia jednego tylko korbowodu, że do przedostania się wody do cylindrów doszło podczas pracy silnika na biegu zbliżonym do jałowego i przy rozłączonym układzie napędowym.

dowód: prywatna opinia techniczna (k. 47-51 akta szkody).

Pismem z dnia 4 sierpnia 2010 r. pozwany ubezpieczyciel powołując się na § 3 ust. 1 pkt 21 OWU AC (spowodowanie szkody wskutek uszkodzenia silnika w wyniku zassania wody, w pojeździe będącym w ruchu) odmówiła powodowi przyznania odszkodowania.

W uzasadnieniu wskazał, iż według ustaleń powołanego rzeczoznawcy przyczyną powstania szkody było zawinione działanie powoda polegające na wjechaniu pojazdem w dużą kałużę.

dowód: pismo z dnia 4 sierpnia 2010 r. (k. 14).

W dniu 24 sierpnia 2010 r. powód ponownie wystąpił do pozwanego z wnioskiem o wypłatę należnego mu odszkodowania. W odpowiedzi pozwany podtrzymał swoje dotychczasowe stanowisko dodając, iż zgodnie z art. 827 § 1 k.c. zakład ubezpieczeń jest wolny od odpowiedzialności w razie rażącego niedbalstwa. Z takim samym skutkiem zostało potraktowane pismo powoda z dnia 11 października 2010 r.

dowód: pismo z dnia 24 sierpnia 2010 r. (k. 15-16); odpowiedź na pismo z dnia 24 sierpnia 2010 r. (k. 17); pismo z dnia 5 listopada 2010 r. oraz pismo z dnia 11 października 2010 r. (k. 84-86 akta szkody).

Z uwagi na odmowę wypłaty odszkodowania Z. Z. na własny koszt podjął się naprawy uszkodzonego silnika. Wydatek ten kosztował go w sumie 92.847,26 zł.

dowód: kosztorys wraz z załącznikami (k. 20-28); faktura VAT nr (...) (k. 29-30); faktura VAT nr (...) (k. 31); faktura VAT nr (...) (k. 32); faktura VAT nr (...) ((...)) – (k. 33); faktura VAT nr (...) (k. 34); faktura VAT nr (...) (k. 35).

Bezpośrednią przyczyną uszkodzenia silnika ww. pojazdu było dostanie się wody do komory spalania 4 cylindra co spowodowało brak możliwości przemieszczania się tłoka tego cylindra do górnego martwego punktu w suwie sprężania. Uszkodzenia samochodu powoda mogły powstać na skutek przedostania się wody do cylindrów podczas pracy silnika na biegu jałowym i przy rozłączonym układzie napędowym. Maksymalny koszt naprawy silnika ww. pojazdu sporządzony w systemie A. wyniósł 96.201.38 zł z VAT.

dowód: opinia biegłego sądowego z dnia 3 grudnia 2013 r. (k. 99-111).

Opisany wyżej stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie powołanych wyżej dowodów.

Sąd przyznał moc dowodową wszystkim dowodom z dokumentów zgromadzonym niniejszej sprawie, uznając, że stanowią one pełnowartościowy materiał. Ich wiarygodność i autentyczność nie była przez strony kwestionowana. Zaznaczyć jedynie należy, iż informacja meteorologiczna uzyskana z Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej (k. 69) z uwagi na punkt pomiarowy (W. – O.) nie dała jednoznacznej odpowiedzi na pytanie jakie dokładnie warunki atmosferyczne panowały w dniu zdarzenia w okolicach ul. (...), niemniej jednak pozwoliła na ustalenie, iż zarówno w dniu 1 czerwca, jak i w dniu 2 czerwca 2010 r. w W. odnotowano przelotne opady deszczu. Przyznać natomiast należy, iż bardziej miarodajnym materiałem dowodowym w zakresie ustalenia warunków pogodowych były zeznania R. C. (2) oraz R. K..

W ocenie Sądu zeznania wszystkich przesłuchanych w sprawie świadków tj. L. Z. (k. 77-78), R. C. (1) (k. 87) oraz R. K. (k. 95-96) były wiarygodne, przy czym ich moc dowodowa nie była identyczna. Uwaga ta dotyczy przede wszystkim zeznań L. Z., bowiem pozwoliły jedynie w nieznacznym zakresie stwierdzić jakie warunki pogodowe występowały w chwili, w której doszło do zdarzenia powodującego szkodę. Istotne znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy miały natomiast zeznania R. C. (2) oraz R. K., albowiem precyzyjnie obrazowały warunki atmosferyczne oraz przebieg zdarzenia w wyniku, którego uszkodzeniu uległ pojazd powoda.

Dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy istotna także była opinia biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego mgr inż. W. P., która nie była kwestionowana przez strony. Sąd uznał, że opinia została sporządzona zgodnie ze zleceniem Sądu w sposób rzetelny, pełny i logiczny. Biegły sądowy przeprowadził szczegółową analizę

sytuacji powodującej szkodę, dokonał oceny zebranego w sprawie materiału dowodowego i na tej podstawie, zgodnie ze swoimi specjalizacjami, wyciągnął niebudzące wątpliwości wnioski (k. 99-106).

Sąd Okręgowy, zważył co następuje:

Powództwo zasługuje w całości na uwzględnienie.

W przedmiotowej sprawie bezspornym było, strony łączyła umowa ubezpieczenia auto-casco samochodu marki A. (...), jak również że powód w wyniku zdarzenia z dnia 2 czerwca 2010 r. poniósł szkodę komunikacyjną. Poza sporem pozostawał także fakt, iż powód na własny koszt dokonał naprawy uszkodzonego silnika. Natomiast sporne pozostawało, czy pozwany miał prawo odmówić wypłaty odszkodowania powołując się na treść § 3 ust. 1 pkt 21 OWU AC.

Dokonując oceny zasadności zgłoszonego przez powoda żądania w pierwszej kolejności zwrócić należy uwagę na art. 805 k.c. Zgodnie 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 (§ 1), przy czym świadczenie ubezpieczyciela polega w szczególności na zapłacie przy ubezpieczeniu majątkowym - określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku, zaś przy ubezpieczeniu osobowym - umówionej sumy pieniężnej, renty lub innego świadczenia w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku w życiu osoby ubezpieczonej (§ 2).

Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń uwarunkowana jest zatem – co do zasady – wystąpieniem dwóch przesłanek tj. opłaceniem ustalonej składki ubezpieczeniowej i zajściem przewidzianego w umowie wypadku.

Zwrócić należy uwagę, że względu na masowość umów ubezpieczenia, art. 812 k.c. wprowadził zasadę posługiwania się przy ich zawieraniu ogólnymi warunkami ubezpieczenia. Z tego względu istotne postanowienia dla wszystkich typów umów w zakresie danego rodzaju ubezpieczenia określają w sposób jednolity ogólne warunki ubezpieczenia, które stanowią część składową każdej z tych umów. Postanowienia ogólnych warunków ubezpieczenia tworzą reżim prawny pomiędzy kontrahentami umowy ubezpieczenia. Powoływanie się na naruszenie postanowienia, które statuuje obowiązek ubezpieczonego, ma więc walor prawny naruszenia obowiązku wynikającego z art. 354 § 1 k.c. tj. wykonania zobowiązania zgodnie z jego treścią.

Stosownie do treści § 3 ust. 1 pkt 21 OWU AC pozwany ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody wyrządzone przez ubezpieczonego wskutek uszkodzenia silnika w wyniku zassania do niego wody, w pojeździe będącym w ruchu.

W ocenie Sądu powód nie uchybił obowiązkowi wynikającym z zawartej przez niego umowy. Wbrew stanowisku strony pozwanej pojazd powoda w momencie zdarzenia nie znajdował się w ruchu. Nie można bowiem podzielić zapatrywania pozwanego, iż za ruch pojazdu uważa się stan, w którym pojazd ma jedynie uruchomiony silnik. Zdaniem Sądu na grunt niniejszej sprawy nie można przenosić pojęcia „ruchu pojazdu”, czy też „ruchu mechanicznego środka komunikacji” w znaczeniu w jakim zwroty te występują w art. 436 k.c. w zw. z art. 435 k.c., czy też w art. 34 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2013 r. poz. 392 ze zm.).

Przypomnieć należy, iż w orzecznictwie i doktrynie powszechnie przyjmuje się szerokie rozumienie ww. pojęć. W doktrynie podnosi się, że pojęcie ruchu środka komunikacji można ujmować w dwóch aspektach. Wskazuje się, że pojazd jest w ruchu jedynie wtedy, gdy pracuje silnik lub mechaniczny środek komunikacji przemieszcza się w przestrzeni własnym napędem albo nawet siłą bezwładności; źródło niebezpieczeństwa tkwi wtedy w samym pojeździe. W ujęciu szerszym pojazd jest w ruchu od chwili uruchomienia silnika, aż do ukończenia jazdy w następstwie osiągnięcia miejsca przeznaczenia lub wskutek planowanej przerwy w podróży. Gdy podstawę odpowiedzialności stanowi

art. 435 w zw. z art. 436 k.c., istnieją względy jurystyczne, które nakazują uznać za trafną tą drugą definicję ruchu pojazdu (wyroki Sądu Najwyższego z dnia 7 kwietnia 2005 r., sygn. akt II CK 572/04 oraz z dnia 11 kwietnia

2003 r., sygn. akt III CKN 1522/00). Z kolei ruch pojazdu mechanicznego w ujęciu wynikającym z art. 34 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK, to nie tylko przemieszczanie się w przestrzeni, ale również pozostawanie w spoczynku, jeżeli kierujący pojazdem znajduje się w nim a silnik (napęd) pracuje na biegu jałowym. Jedynie opuszczenie pojazdu przez kierowcę i pasażerów oraz wyłączenie silnika znamionują przerwanie ruchu pojazdu mechanicznego, pod warunkiem, iż dzieje się tak z zamiarem dłuższego parkowania samochodu (wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 22 listopada 2012 r., sygn. akt I ACa 615/12).

W ocenie Sądu zakresy znaczeniowe tych pojęć zostały wypracowane w doktrynie i w orzecznictwie na potrzeby interpretacji ww. przepisów, dlatego też nie mogą one znaleźć zastosowania w niniejszej sprawie. Należy bowiem zauważyć, iż art. 34 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK odnosi się jedynie do obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC) i reguluje pokrycie szkody, którą posiadacz pojazdu wyrządził innej osobie (mieniu tej osoby) w związku z ruchem tego pojazdu. Podobnie rzecz się ma z odpowiedzialnością samoistnego posiadacza mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody, który w oparciu o art. 436 § 1 i 2 k.c. ponosi odpowiedzialność na zasadzie ryzyka bądź winy wobec osoby, której wyrządził szkodę. Oba przepisy normują zatem odpowiedzialność sprawcy szkody w stosunku do osób trzecich. W związku z tym, iż ruch mechanicznego środka komunikacji stwarza zwiększone ryzyko dla otoczenia, na gruncie powołanych przepisów uzasadnione jest przyjęcie szerokiej definicji tych pojęć. Takiej konkluzji nie można natomiast odnieść do ubezpieczenia auto-casco, bowiem ma ono charakter dobrowolny, a jego celem jest przede wszystkim zrekomensowanie kosztów naprawy pojazdu w przypadku jego uszkodzenia najczęściej wskutek zawinonego przez kierującego zderzenia, kolizji z innym pojazdem lub przedmiotem znajdującym się na zewnątrz pojazdu. Z uwagi na dobrowolny charakter tego ubezpieczenia oraz jego koszty (zależne zazwyczaj od wartości pojazdu) ubezpieczający zawierając umowę ubezpieczenia auto – casco powinien mieć świadomość na jakich warunkach zawiera tę umowę, co łączy się z obowiązkiem po stronie ubezpieczyciela takiego sformułowania jej postanowień (ogólnych warunków ubezpieczenia), aby były one jasne i wyłączały jakiegokolwiek sugestie. Ma to istotne znaczenie, bowiem postanowienia ogólnych warunków ubezpieczenia sformułowane niejednoznacznie interpretuje się na korzyść ubezpieczającego, ubezpieczonego, uposażonego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia. Regułą tą wyraża art. 12 ust. 3 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 950 ze zm.), który stanowi, iż ogólne warunki ubezpieczenia oraz umowa ubezpieczenia powinny być formułowane jednoznacznie i w sposób zrozumiały. W myśl zaś ust. 4 tego artykułu postanowienia sformułowane niejednoznacznie interpretuje się na korzyść ubezpieczającego, ubezpieczonego, uposażonego lub uprawnionego z umowy ubezpieczenia.

W ocenie Sądu z taką też sytuacją mamy do czynienia w niniejszej sprawie. Przyjmując, iż ruch pojazdu w rozumieniu § 3 ust. 1 pkt 21 OWU AC nie jest tożsamy z ruchem pojazdów na gruncie powołanych wyżej przepisów uznać należy, iż miarodajne znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy ma potoczne znaczenie tego terminu. Zaznaczyć należy, iż pozwany zawierając umowę z powodem z pewnością zdawał sobie sprawę z tego jakie jest znaczenia słowa „ruch” w świetle ww. przepisów kodeksu cywilnego oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK stąd, aby sprostać wymaganiu jasności ogólnych warunków ubezpieczenia powinien był odwołać się w ich treści wprost do tych przepisów, bądź też stworzyć definicję tego pojęcia tak, aby wyłączały jakiegokolwiek wątpliwości i sugestie. Jak wynika z OWU AC pozwany nie sprostał tym wymaganiom, dlatego też nie powinien był wymagać od powoda, aby rozumiał sporny zapis OWU wbrew jego dosłownemu brzmieniu. Według Słownika Języka Polskiego PWN przez „ruch” należy rozumieć zmianę położenia punktu materialnego w stosunku do innych punktów dokonującą się w czasie (<http://sjp.pwn.pl/szukaj/ruch>). W świetle tej definicji nie można uznać, aby ruch pojazdu był utożsamiany jedynie z uruchomieniem silnika.

Jak wykazało postępowanie dowodowe powód, w chwili zdarzenia miał wprawdzie włączony silnik, ale pozostawał w bezruchu. Okoliczność tą potwierdzają zeznania R. C. (3), a także opinia biegłego W. P., który w treści opinii zwrócił uwagę, że gdyby samochód powoda był napędzany to duże bezwładności mas wirujących byłyby połączone sprzęgłem hydrokinetycznym z wałem korbowym silnika i uszkodzenia silnika byłyby znacznie większe (np. pęknięty blok silnika). Nadto biegły zwrócił uwagę, że gdyby pojazd poruszałby się do przodu woda równomiernie dostałaby się do obu uchwytów powietrza ponieważ fala wody wytworzona przez poruszający się pojazd jest równoległa do

płaszczyzny pionowej zderzaka pionowego. Ponieważ fala wody pochodziła z ruchu samochodu nadjeżdżającego z przeciwnej strony po lewej stronie A., to trafiła wprost na uchwyt powietrza prawego układu docelowego (k. 104).

Wobec powyższego uznać należy, iż pojazd powoda w momencie krytycznego zdarzenia nie pozostawał w ruchu, w związku z czym nie zachodziła okoliczność wyłączająca odpowiedzialność pozwanego określona w § 3 ust. 1 pkt 21 OWU AC. Przeciwnie stanowisko pozostawałoby w sprzeczności z prawidłami wykładni postanowień umowy ubezpieczenia i podważałoby sens ubezpieczenia.

Poza poczynionymi wyżej uwagami, pozostaje do rozważania jeszcze jedna kwestia, a mianowicie czy szkoda w pojeździe powoda została spowodowana przez niego w wyniku rażącego niedbalstwa.

Należy zauważyć iż w treści § 3 ust 1 pkt 2 OWU AC, który jest tożsamy z przepisem art. 827 § 1 k.c., strony przewidziały wyłączenie odpowiedzialności gwarancyjnej zakładu za szkody spowodowane umyślnie lub na skutek rażącego niedbalstwa właściciela pojazdu. Podkreślić należy, iż to na ubezpieczycielu ciąży obowiązek wykazania okoliczności zwalniających go od świadczenia. Zgodnie z dyspozycją art. 6 k.c. ciężar udowodnienia faktów, z których pozwany wywodzi skutki prawne, a to z faktu, iż powód dopuścił się rażącego niedbalstwa, spoczywa na nim jako na stronie odmawiającej wypłaty odszkodowania. Takie stanowisko wyrażone zostało w wyroku Sądu Najwyższego z 26 stycznia 2006 r., sygn. akt V CSK 90/05. W uchwale Sądu Najwyższego z dnia 26 września 1996 r. (sygn. akt III CZP 108/96) podkreślono gwarancyjną funkcję ubezpieczeń. Umowa ubezpieczenia pełni funkcję ochronną, tym samym chroni ubezpieczonego przed skutkami jego własnych uchybień, dlatego też tego rodzaju uchybienia nie zwalniają ubezpieczyciela od odpowiedzialności. Jeżeli uchybienia te nie noszą znamion winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa nie może to powodować to ani utraty ani obniżenia odszkodowania należnego od zakładu ubezpieczeń. Sam fakt obiektywnego naruszenia przepisów nie jest wystarczający do odmowy wypłaty odszkodowania. Pozwany winien udowodnić, że kierujący pojazdem naruszył przepisy ruchu drogowego lub inne nakazy i zakazy wskutek rażącego niedbalstwa. Rażące niedbalstwo zachodzi wówczas, gdy stopień naganności postępowania drastycznie odbiega od modelu zachowania właściwego w danych warunkach. Pojęcie "rażącego niedbalstwa" nie może być bowiem traktowane za równoznaczne z pojęciem "należytej staranności", o jakim mowa w art. 355 k.c. "Rażące niedbalstwo" to coś więcej niż brak zachowania zwykłej staranności w działaniu. Wykładnia tego pojęcia powinna zatem uwzględniać kwalifikowaną postać braku zwykłej lub podwyższonej staranności w przewidywaniu skutków działania (tak min. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 25 września 2002 r., I CKN 969/02, nie publ.). Chodzi tu o takie zachowanie, które graniczy z umyślnością. Ocenę zaś, czy konkretne zachowanie poszkodowanego cechuje rażące niedbalstwo, odnosić należy do okoliczności konkretnej sprawy. Ocena, czy zachodzi wypadek rażącego niedbalstwa w rozumieniu art. 827 § 1 k.c., a także w rozumieniu postanowień ogólnych warunków umów wiążących strony stosunku ubezpieczenia, wymaga uwzględnienia obiektywnego stanu zagrożenia oraz kwalifikowanej postaci braku zwykłej staranności w przewidywaniu skutków, a więc uwzględnienia staranności wymaganej od działającej osoby, przedmiotu, którego działanie dotyczy oraz okoliczności, w których doszło do zaniechania pożądanego zachowań z jej strony. Rażące niedbalstwo, o którym stanowi art. 827 § 1 k.c., można więc przypisać w wypadku nieprzewidywania szkody jako skutku m.in. zaniechania ubezpieczającego, o ile doszło do przekroczenia podstawowych, elementarnych zasad staranności.

W ocenie Sądu pozwany zakład ubezpieczeń nie wykazał, że zachowaniu powoda można postawić zarzut niedochowania należytej staranności w rażącym stopniu. Nie można przecież tracić z pola widzenia faktu, iż w dniu zdarzenia panowały niesprzyjające warunki atmosferyczne. Padał wówczas obfity deszcz, który ograniczał widoczność drogi. Powód znajdując się na wysokości tunelu zauważył stojącą w nim wodę, w związku z czym wykonał manewr hamowania w wyniku, którego zatrzymał prowadzony przez siebie pojazd. Dodać należy, iż manewr ten powód wykonał w odpowiednim momencie, bowiem zatrzymał pojazd w początkowej części tunelu. Zachowanie powoda było zatem prawidłowe. Pomimo, iż woda w tunelu sięgała do wysokości kolan nie stwarzała ona jeszcze bezpośredniego zagrożenia dla pojazdu powoda, gdyż nie sięgała on do wysokości pokrywy silnika. Zagrożenie takie spowodował natomiast kierowca innego samochodu, który wytworzył falę wody. Na skutek jego zachowania woda dostała się do komory silnika pojazdu powoda powodując jego uszkodzenie. W świetle powołanych okoliczności nie można postawić powodowi zarzutu rażącego niedbalstwa. Niesprzyjające warunki atmosferyczne, słaba widoczność, niespodziewane w

normalnym toku zdarzeń zalanie tunelu, jak również nierozsądne zachowanie innego kierowcy nie są okolicznościami, które mogą obciążać powoda. Podobnie należy ocenić okoliczność nie wyłączenia silnika. Powód nie mógł sobie zdawać sprawy, iż fala wody może spowodować takie niekorzystne działanie i nie mógł przewidzieć w zaistniałych okolicznościach zachowania innego kierowcy. Przy tego typu warunkach atmosferycznych normą jest spokojna i uważna jazda, a nie jazda pojazdem z dużym impetem.

W związku z powyższym skoro strona pozwana nie udowodniła faktu wskazującego na możliwości przypisania powodowi rażącego niedbalstwa, to żądanie wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela jest bezzasadne. Stąd przyznać należy że powództwo zostało udowodnione co do zasady.

W zakresie wysokości szkody Sąd uwzględnił stanowisko powoda, bowiem podana przez niego kwota odpowiadała kosztom naprawy samochodu (92.847,26 zł), mieściła się także w granicach sumy ubezpieczenia (115.000,00 zł), a ponadto była kwotą niższą od wartości naprawy silnika ustalonej przez biegłego sądowego (96.201,38 zł). Na wysokość zasądzonej kwoty nie mogła mieć znaczenia okoliczność, iż pojazd powoda został naprawiony dopiero po 8 miesięcy od zaistnienia szkody, ponieważ powód w terminie zgłosił pozwanemu jej powstanie, a ponadto do listopada 2010 r. liczył na pozytywne rozpatrzenie jego wniosku o wypłatę odszkodowania.

O odsetkach ustawowych Sąd orzekł na podstawie art. 481 k.c. zgodnie z żądaniem powoda tj. od dnia wniesienia pozwu. Wydając w tym przedmiocie rozstrzygnięcie Sąd nie zaaprobował stanowiska strony pozwanej, aby wskazane odsetki zasądzić dopiero od dnia wyrokowania. Należy zauważyć, iż w § 11 ust. 1 i 2 OWU AC przewidziano, że pozwany wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni licząc od daty otrzymania zawiadomienia o szkodzie. Jeżeli jednak wyjaśnienie w tym terminie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności pozwanego albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe odszkodowanie powinno być wypłacone w ciągu 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe. W świetle akt niniejszej sprawy uznać należy, iż wyjaśnienie okoliczności uzasadniających odpowiedzialność pozwanego nastąpiło w dniu 24 sierpnia 2010r., tj. w dacie kiedy ubezpieczyciel podjął drugą decyzję o odmowie wypłaty odszkodowania. Do tej bowiem daty pozwany przeprowadził oględziny pojazdu, skorzystał z opinii rzeczoznawcy, jak również wykonał kalkulację kosztu naprawy pojazdu w systemie A.. Pozwany miał zatem wiedzę na temat rozmiarów szkody powstałej w pojeździe powoda. W związku z tym Sąd zasądził należne powodowi odsetki zgodnie z jego żądaniem tj. od dnia wniesienia pozwu.

O kosztach postępowania orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. § 6 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz. U. nr 163, poz. 1348 ze zm.). Na zasądzone koszty składało się uiszczona przez powoda opłata sądowa w wysokości 4.643,00 zł, wynagrodzenie profesjonalnego pełnomocnika procesowego w wysokości 3.600,00 zł, kwota 477,90 zł jaką powód pokrył tytułem wynagrodzenia za sporządzenie opinii przez biegłego sądowego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego oraz kwota 17,00 zł stanowiąca opłatę skarbową, jaką powód uiszczył od udzielonego pełnomocnictwa procesowego swojemu pełnomocnikowi.

Mając powyższe na uwadze, Sąd orzekł jak w sentencji wyroku.