

Niniejszy dokument nie stanowi doręczenia w trybie art. 15 zzs<sup>9</sup> ust. 2 ustawy COVID-19 (Dz.U.2021, poz. 1842)

Sygn. akt I AGa 123/21

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 17 listopada 2022 r.

Sąd Apelacyjny w Krakowie I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	SSA Marek Boniecki
-----------------	--------------------

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w dniu 17 listopada 2022 r. w Krakowie

sprawy z powództwa (...) spółki jawnej w N.  
(...)

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

o zapłatę

na skutek apelacji strony pozwanej

od wyroku Sądu Okręgowego w Krakowie

z dnia 1 lutego 2021 r., sygn. akt IX GC 464/20

1. oddala apelację;
2. zasądza od strony pozwanej na rzecz powoda kwotę 4050 zł (cztery tysiące pięćdziesiąt złotych) tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.

SSA Marek Boniecki

**Sygn. akt I AGa 123/21**

**Uzasadnienie wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie**

**z 17 listopada 2022 r.**

Wyrokiem z 1 lutego 2021 r. Sąd Okręgowy w Krakowie zasądził od strony pozwanej (...) SPÓŁKA AKCYJNA (...) w W. na rzecz strony powodowej (...) spółki jawnej w N. kwotę 161.534,51 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 14 sierpnia 2019 r. do dnia zapłaty oraz kosztami procesu.

Sąd Okręgowy ustalił stan faktyczny szczegółowo zaprezentowany w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku, z którego to uzasadnienia wynika, że:

- strony łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego;

- jako ryzyko ubezpieczenia oznaczono w umowie szkody polegające m.in. na utracie przesyłki w przewozie drogowym, w tym powstałe na skutek rabunku, rozboju, kradzieży rozbójniczej lub zuchwałej, kradzieży z włamaniem;

- w umowie zdefiniowano „parking strzeżony” jako „teren wydzielony, trwale ogrodzony, całodobowo dozorowany, oświetlony w porze nocnej, wyposażony w urządzenia blokujące wjazd i wyjazd, które uniemożliwiają wjazd i wyjazd pojazdu bez zezwolenia osoby dozorującej pojazd”;

- odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń obejmowała na mocy dodatkowej klauzuli rozszerzającej także szkody powstałe w skutek rażącego niedbalstwa ubezpieczonego lub osób, za które ponosi odpowiedzialność;

- spółka austriacka zleciła stronie powodowej przewóz ładunku w postaci odzieży o łącznej masie 17 ton z Włoch do Niemiec; w zleceniu zastrzeżono, że przerwy mają odbywać się na parkingu strzeżonym z listy udostępnionych na stronie (...)

- jednym z parkingów oznaczonych jako strzeżony na stronie (...) w dacie 22-23 marca 2019 r. był parking (...) przeznaczony dla samochodów ciężarowych oraz autobusów wycieczkowych, czynny całą dobę, ogrodzony siatką, oświetlony, położony przy autostradzie (...) i stacji benzynowej „ (...) ”;

- około 01.30 w dniu 23 marca 2019 r. podczas postoju na parkingu(...) doszło do włamania do samochodu ciężarowego strony powodowej i kradzieży odzieży o wartości 43.136 euro; sprawców nie udało się ująć, mimo reakcji kierowcy, osób trzecich i wezwania policji;

- tytułem naprawienia szkody strona powodowa nie otrzymała wynagrodzenia w kwocie 37.959 euro, należnego od zlecającego transport; równowartość tej kwoty, pomniejszona o uzgodnioną z zakładem ubezpieczeń franszyzę redukcyjną 300 euro, w dacie powstania szkody wynosiła 116.534,51 zł;

- decyzją z 13 sierpnia 2019 r. strona pozwana odmówiła wypłaty odszkodowania, powołując się na okoliczności wyłączające jej odpowiedzialność co do zasady;

- pojazd ciężarowy, którym przemieszczał się pracownik strony powodowej J. Ś., został załadowany w T., dotarł na miejsce załadunku dodatkowego w P. i około godziny 17.00 wyruszył przez B. w kierunku M., a następnie autostradą (...) w kierunku Niemiec; od opuszczenia B. kierowca zaczął rozglądać się za parkingiem strzeżonym; po około 100 km jazdy, ok. godziny 19.00 kierowca podjął decyzję o odpoczynku nocnym, wynikającym z tego, że tachograf wskazywał ósmą godzinę jazdy dziennej;

- bezpośrednio przy autostradzie, którą przemieszczał się pojazd w chwili podejmowania decyzji o postoju przez kierowcę, znajduje się stacja benzynowa(...) wraz z parkingiem (...) przeznaczonym dla samochodów ciężarowych oraz autobusów wycieczkowych, czynnym całą dobę, ogrodzonym siatką, oświetlonym; parking ten uprzednio wielokrotnie wykorzystywał kierowca na postój i odpoczynek nocny;

- w chwili zatrzymania pojazdu na parkingu tachograf odnotował ósmą godzinę i pierwszą minutę czasu pracy kierowcy;

- postój pojazdu nie wynikał z przyczyn technicznych ani z konieczności tankowania.

W ustalonym przez siebie stanie faktycznym, po dokonaniu analizy zebranego w sprawie materiału dowodowego, Sąd Okręgowy uznał powództwo za uzasadnione w całości, przyjmując, że:

- spór stron ogniskował się wyłącznie wokół kwestii, czy i w jakim zakresie umowa stron wyłączyła odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za zdarzenie z uwzględnieniem miejsca, w którym doszło do zdarzenia oraz czasu pracy kierowcy, oznaczonego w odrębnych przepisach;

- okoliczności faktyczne ustalone w sprawie prowadziły do wniosku, że od wyjazdu

o godzinie 8.00 z miejsca załadunku towaru do godziny 19.00, gdy kierowca podjął decyzję o konieczności odpoczynku nocnego (poprzedzonego spożyciem posiłku) upłynęło aż 21 godzin, co stanowiło naruszenie norm pracy w zakresie długości dnia pracy kierowcy; czas prowadzenia pojazdu biegł od godz. 8.00 do ok.15.00 (7 godzin) i po dwugodzinnej przerwie wywołanej koniecznością załadowania naczepy, od godziny ok. 17.00 do 19.00 (2 godziny), a zatem był czasem maksymalnym;

- mimo definicji umownej parkingu strzeżonego, nie został oznaczony w umowie sposób ustalenia, który z parkingów właściwości takie posiada: nie oznaczono listy parkingów, nazw, współrzędnych geograficznych czy choćby strony internetowej lokalizującej takie parkingi; parking strzeżony zdefiniowano w umowie wyłącznie opisem sytuacyjnym i walorami, co oznacza, że by ustalić, czy dany parking jest strzeżonym w rozumieniu definicji umownej, kierowca musiał do niego dojechać i sprawdzić te walory, miał równolegle tak gospodarować czasem pracy, by odpowiednio wcześniej sprawdzać parkingi;

- kierowca samochodu ciężarowego zaparkował pojazd w miejscu oznaczonym przez ogólnodostępną w ruchu międzynarodowym i wskazaną przez zleceniodawcę przewozu stronę internetową jako parking strzeżony; pozostawał zatem w przekonaniu, że zaparkował pojazd w miejscu bezpiecznym, wykorzystywanym przez wielu kierowców na miejsce nocnego postoju; parking ten, poza dozorcą decydującym o wpuszczeniu lub nie wpuszczeniu osoby wjeżdżającej na plac, spełniał walory parkingu strzeżonego zdefiniowanego umową ubezpieczenia, o czym jednak kierowca nie wiedział (nie znał definicji parkingu z umowy ubezpieczenia);

- wyłączną przyczyną postoju był przy tym czas pracy kierowcy, z jednej strony bowiem kierowca pracował od godziny 8.00, z drugiej jazda pojazdem ciężarowemu przekroczyła ostatnią możliwą wyczerpującą limit czasu kierowcy; zmęczenie spowodowało konieczność postoju;

- strona pozwana nie wykazała, że umowa nakładała na kierowcę obowiązek zjazdu z wyznaczonej trasy (tu z autostrady (...)) w celu dotarcia do zdefiniowanego umową parkingu strzeżonego, co przecież zawsze wiąże się z kosztem i czasem dodatkowym, ale przede wszystkim z ryzykiem, że po dojechaniu na miejsce, parking ten okaże się przepełniony lub z innych względów niezdatny dla przyjęcia samochodu z naczepą obciążoną 17 tonami odzieży; umowa nie definiowała przy tym, po jakim czasie pracy kierowcy będzie miał on uprawnienie zatrzymania się w miejscu innym, niż parking strzeżony, a przewidzianym w umowie jako miejsce, z którym wiązała się odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń, a jeśli tak, to kierowca miał uprawnienie podjęcia decyzji, czy w warunkach zlecenia drogowego i adekwatnie do stanu zdrowia w danym momencie, poszukiwanie parkingu należy rozpocząć i zakończyć;

- strona pozwana nie wykazała także, by do parkingu strzeżonego oznaczonego w odpowiedzi na pozew w danym dniu można było dotrzeć przed limitem czasu pracy kierowcy ani że parking ten w ogóle mógł przyjąć w danej dacie pojazd z naczepą obciążoną 17 tonami odzieży.

Wyrok powyższy zaskarżył w całości apelacją pozwany, wnosząc o jego zmianę poprzez oddalenie powództwa, ewentualnie uchylenie i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi pierwszej instancji.

Apelujący zarzucił naruszenie: 1) art. 233 §1 k.p.c. poprzez błędną ocenę zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, rozumowanie sprzeczne z regułami logiki, z zasadami wiedzy bądź z doświadczeniem życiowym, polegające na ustalaniu, że: a) jednym z parkingów oznaczonych jako strzeżony na stronie (...) w dacie 22-23 marca 2019 r. jest parking (...) przeznaczony dla samochodów ciężarowych oraz autobusów wycieczkowych położony przy stacji benzynowej (...), w sytuacji gdy lista parkingów dla pojazdów ciężarowych na stronie (...) obejmuje wszystkie, zebrane przez ten portal parkingi, zarówno strzeżone jak i niestrzeżone, a zlecenie transportowe jedynie odsyła do tej strony celem poszukiwania parkingu strzeżonego; b) parking położony przy stacji benzynowej (...), na którym kierowca J. Ś. pozostawił pojazd ciężarowy był parkingiem strzeżonym, w sytuacji gdy załączona przez pozwanego dokumentacja fotograficzna, wydruk mapy, jak i zeznania świadka J. Ś. (protokół z dnia 21 grudnia 2021 r. 23:57 - 32:00) nie wskazują, aby parking ten spełniał kryteria parkingu strzeżonego - był to parking otwarty, niedozorowany, bez blokady wjazdu i wyjazdu; c) kierowca J. Ś. nie miał możliwości zaparkowania pojazdu na innym bezpiecznym

parkingu, w sytuacji gdy pozwany przedłożył do odpowiedzi na pozew dokumenty, z których wynika, że parking strzeżony (ogrodzony, całodobowo dozorowany, monitorowany, z zamykaną bramą wjazdową) znajdował się w miejscowości C. (...) i był oddalony od parkingu, na którym kierowca pozostawił pojazd, o 18 km, a czas przejazdu do tego parkingu został oszacowany na 26 minut, których to okoliczności strona powodowa nie kwestionowała; d) od wyjechania kierowcy o godzinie 8.00 z miejsca załadunku towaru do godziny 19.00, gdy kierowca J. Ś. podjął decyzję o konieczności odpoczynku nocnego (poprzedzonego spożyciem posiłku), upłynęło aż 21 godzin, co stanowiło naruszenie przywołanych norm pracy w zakresie długości dnia pracy kierowcy, które to ustalenie nie wynika ani ze stanowiska żadnej ze stron, ani ze zgromadzonych w sprawie dokumentów, a kierowcy pozostała jeszcze godzina jazdy tego dnia, co jest między stronami bezsporne; e) weryfikacja, czy dany parking stanowi parking strzeżony w rozumieniu definicji zawartej w umowie ubezpieczenia, wymagała od kierowcy, by osobiście sprawdzał i weryfikował parkingi, w sytuacji gdy kierowca zatrudniony był w firmie transportowej i z całą pewnością mógł skorzystać z pomocy dyspozytora, listy dostępnych parkingów dostępnych w Internecie, CB – radia, a także innych źródeł informacji, z których niewątpliwie korzysta powód, jak i każda inna firma transportowa, prowadząc działalność gospodarczą; f) brak poszukiwania strzeżonego parkingu i postój już po 8 godzinach jazdy był zasadny z uwagi na zmęczenie, a także kwestie zdrowia kierowcy i bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w sytuacji gdy żadna ze stron nie twierdziła ani dowodziła, że był inny powód postoju niż pauza wynikająca

z przepisów czasie pracy kierowcy; 2) art. 6 k.c. w zw. z art. 232 k.p.c. poprzez niewłaściwe zastosowanie polegające na przyjęciu, iż to na stronie pozwanej spoczywał ciężar udowodnienia, że parking „(...)” nie jest parkingiem strzeżonym, w sytuacji gdy to powód winien był wykazać, że nastąpiło zdarzenie skutkujące odpowiedzialnością odszkodowawczą pozwanego, a więc że do szkody doszło na parkingu strzeżonym, bądź też niestrzeżonym, w przypadkach określonych w umowie ubezpieczenia,

a czemu powód nie sprostał; 3) art. 65 §2 k.c. w zw. z § 1 ust. 7 i 8 Umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego nr (...) poprzez błędną wykładnię i ustalenie, że zgodnie z zawartą umową ubezpieczenia, kierowca mógł zawsze - nie tylko w wypadkach określonych w umowie - zatrzymać pojazd na parkingu innym niż strzeżony, w sytuacji gdy umowa ubezpieczenia w § 1 ust. 8 jasno wskazywała, że taka możliwość powstaje w enumeratywnie określonych sytuacjach, m.in. wtedy, kiedy postój ten wynika z przepisów prawa dotyczących czasu pracy kierowcy; 4) art. 805 §1 k.c. w zw. z art. 822 §1 i 2 k.c. poprzez niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że w sprawie wystąpił wypadek ubezpieczeniowy, za który pozwany ponosi odpowiedzialność, podczas gdy zgodnie z zawartą umową ubezpieczenia, odpowiedzialność pozwanego została wyłączona w przypadku pozostawienia pojazdu z ładunkiem poza parkingiem strzeżonym, chyba że konieczność taka wynikała m.in. z czasu pracy kierowcy, podczas gdy w przedmiotowej sprawie taka sytuacja nie miała miejsca, bowiem kierowca mógł zaparkować pojazd na parkingu strzeżonym oddalonym o 18 km od miejsca, w którym kierowca pojazd faktycznie pozostawił.

W odpowiedzi na apelację powód wniósł o jej oddalenie i zasądzenie kosztów postępowania apelacyjnego.

### ***Sąd Apelacyjny zważył, co następuje.***

Apelacja nie zasługuje na uwzględnienie.

Sąd pierwszej instancji prawidłowo ustalił stan faktyczny sprawy, co sprawiło, że Sąd Apelacyjny przyjął go za własny.

Zarzuty apelacji dotyczące naruszenia art. 233 §1 k.p.c. okazały się nieskuteczne.

Okoliczność, że parking, na którym doszło do kradzieży towaru przewożonego przez kierowcę powoda był oznaczony jako strzeżony na stronie (...) w dacie 22-23 marca 2019 r. została wykazana (zarzut 1a). Na dołączonym do pozwu wydruku z ww. strony w opisie parkingu znajduje się określenie „24h/24h G.”, co może być uznane za opis parkingu jako strzeżonego. Nie oznacza to bynajmniej, że był to parking spełniający definicję „parkingu strzeżonego” w rozumieniu pkt. 6) wstępnej części umowy łączącej strony, co było w sprawie bezsporne. Trudno przy tym wymagać od administratora strony internetowej skierowanej do ogółu przewoźników, aby posługiwał się przy opisie parkingów kryteriami przyjmowanymi przez różnych ubezpieczycieli. Niesłusznie przy tym zarzuca pozwany, jakoby

Sąd Okręgowy uznał, że parking, na którym zatrzymał się kierowca powoda, był parkingiem strzeżonym w rozumieniu umowy (zarzut 1b), albowiem co innego wynika z treści uzasadnienia (k. 217-218).

Z motywów zaskarżonego wyroku nie wynika również, aby Sąd pierwszej instancji przyjął, że kierowca powoda nie miał możliwości zaparkowania pojazdu na innym bezpiecznym parkingu (zarzut 1c). Przedłożone przez pozwanego wydruki ze strony (...) sp. z o.o. (k. 144) wskazują, że w istocie w odległości 18 km od miejsca postoju znajdował się parking strzeżony, a szacowany dojazd do niego wynosił 26 min. Jak wynika jednakże z zalegających w aktach sprawy wydruków z G. (k. 200), na odcinku drogi do parkingu strzeżonego prowadzone były roboty drogowe, a czas dojazdu oscylował od 24 do 41 minut. Wszystkie ww. dokumenty nie pozwalają jednak na jednoznaczne przyjęcie, ile w istotnym dla rozstrzygnięcia dniu, wyniosłby rzeczywiście czas dojazdu. Nie wiadomo bowiem, z jakich dat pochodzą przedłożone symulacje oraz dla jakiej pory dnia były sporządzane. Poza sporem pozostawało natomiast, że do końca normatywnego czasu jazdy kierowcy w momencie zaparkowania pozostawała prawie godzina czasu, co oznacza, że nawet przy przyjęciu najdłuższego czasu dojazdu z symulacji zawartej na k. 200, miał on teoretyczną możliwość dotarcia do parkingu strzeżonego.

Przyjęcie przez Sąd pierwszej instancji (w rozważaniach, nie stanie faktycznym), że od wyjechania kierowcy z miejsca załadunku o 8.00 do godziny 19.00 upłynęło 21 godzin (zarzut 1d) należy traktować w kategorii oczywistej omyłki. Zgodzić natomiast należy się ze skarżącym co do tego, że bezsporne w sprawie było, iż kierujący w momencie rozpoczęcia postoju nie przekroczył 9 godzin jazdy. Błąd Sądu w tym względzie znajduje wytłumaczenie w wadliwym przyjęciu, że załadunek nastąpił już o godzinie 8.00, do ustalenia czego nie było podstaw w materiale dowodowym sprawy.

Co do sposobu weryfikacji przez kierowcę, czy dany parking stanowi parking strzeżony w rozumieniu umowy (zarzut 1e), zauważyć wypada, że kwestii tej umowa ubezpieczenia nie regulowała, podobnie zresztą, jak nie odsyłała do listy parkingów spełniających wymogi umowne. Oczywiście rację ma skarżący, podnosząc, że istnieją obecnie techniczne możliwości przeprowadzenia takiej weryfikacji na odległość. Tyle tylko, że mogą one okazać się zawodne. Nietrudno wyobrazić sobie sytuację, w której kierowca przed wyruszeniem w trasę ustala, że zatrzyma się na danym parkingu, a po przyjeździe nań okaże się być całkowicie zajęty. Oczywiście ryzyko takie można zmniejszyć poprzez sprawdzenie stanu obłożenia parkingu za pomocą CB-radia, lecz po pierwsze, nie prowadzi do całkowitej pewności w omawianym względzie z uwagi na specyfikę ruchu drogowego, po drugie, jak wskazano wyżej, umowa obowiązkowo takiego nie nakłada.

Odnosnie do ostatniego zarzutu naruszenia art. 233 §1 k.p.c. (1f) zauważyć wypada, że w istocie bezsporne było, że przyczyna, dla której kierowca powoda zatrzymał się na parkingu, na którym doszło do kradzieży, wynikała z przepisów o czasie pracy kierowcy. Tyle tylko, że przepisy regulujące ten czas nie są zawieszane w próżni, lecz mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa kierującego i innych uczestników ruchu drogowego, w związku z przewidywanym zmęczeniem osoby wykonującej przewóz. W tym względzie za wystarczające uznać należy zasady doświadczenia życiowego, aby przyjąć, że po 8 godzinach jazdy, 50-letni kierujący wielotonowym pojazdem, może odczuwać i z bardzo wysokim prawdopodobieństwem odczuwa zmęczenie jazdą, co przekłada się na koncentrację, a w dalszej kolejności na bezpieczeństwo ruchu. Podkreślenia w tym miejscu wymaga, że dotarcie do parkingu wskazywanego przez pozwanego wymagałoby zjechania z autostrady i pokonania trasy wcześniej kierującemu, jak wynika z zeznań J. Ś., nieznaney.

Słusznie podniósł skarżący, że to na stronie powodowej spoczywał ciężar udowodnienia zdarzenia skutkującego odpowiedzialnością odszkodowawczą pozwanego (zarzut nr 2). Niemniej apelujący zdaje się nie dostrzegać, że ubezpieczony odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wywodził nie z §1 ust. 7.1.a. lecz §1 ust. 7.1.b i c umowy.

Za nietrafiony uznać należało zarzut obrazy art. 65 §2 k.c. w zw. z § 1 ust. 7 i 8 umowy ubezpieczenia poprzez przyjęcie, że zgodnie z zawartą umową ubezpieczenia, kierowca mógł zawsze - nie tylko w wypadkach określonych w umowie - zatrzymać pojazd na parkingu innym niż strzeżony (zarzut nr(...)). Sąd Okręgowy do wniosku takiego nie doszedł, a jedynie zbadał, czy postój znajdował uzasadnienie w przepisach prawa dotyczących czasu pracy kierowcy.

Zaskarżony wyrok nie narusza także art. 805 §1 k.c. w zw. z art. 822 §1 i 2 k.c. Spór w sprawie ogniskował się wokół zagadnienia, czy ze względu na miejsce, w którym doszło do kradzieży ładunku, pozwany ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność. Poza sporem pozostawało natomiast, że parking, na którym zaparkował J. Ś., nie był parkingiem strzeżonym w rozumieniu §1 ust. 7.1.a w zw. pkt. 6 części wstępnej umowy. Niesporne było także, że parking ten spełniał wymogi określone w §7.1.b i c umowy, albowiem znajdował się w obrębie stacji paliw oraz przy autostradzie. Uzupełnieniem §1 ust. 7.1 umowy był jej §1 ust. 8, który wymieniał przypadki, w których ochrona ubezpieczeniowa obejmowała zdarzenia w czasie postoju w miejscu, niebędącym parkingiem strzeżonym. Jednym z takich przypadków był postój wynikający z przepisów prawa, w tym czasu pracy kierowcy (§1.8.c). Jak wynika z całokształtu zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, a w szczególności zeznań J. Ś., powodem dla którego zatrzymał się na parkingu, na którym doszło do kradzieży, był zbliżający się upływ czasu jazdy kierowcy, wynoszący zgodnie z prawem wspólnotowym i krajowym 9 godzin. Fakt ten znajduje zresztą potwierdzenie w tym, że kierujący zamierzał w tym miejscu pozostać na nocleg. Formalnie została zatem spełniona przesłanka określona w §1.8.c w zw. z §1.7.1.b i c umowy, albowiem do zdarzenia doszło na parkingu położonym w obrębie stacji paliw i przy autostradzie, a postój wynikał z czasu pracy kierowcy.

Zdaniem pozwanego §1.8.c nie miał w tym wypadku zastosowania, albowiem przed upływem 9 godzin jazdy kierowca był w stanie zaparkować na parkingu strzeżonym.

Z interpretacją taką zgodzić się jednak nie można. Przede wszystkim, takiego rozumienia czasu pracy kierowcy umowa nie przewidywała. Jak słusznie zauważył powód, umowa nie określała, jaki minimalny czas jazdy musi upłynąć, aby uznać, że zachodzi podstawa do postoju spowodowanego czasem pracy kierowcy. Pamiętać należy, że autorem projektu umowy (opartego zresztą na wzorcu) był zakład ubezpieczeń, co oznacza, że wszelkie nieścisłości należało tłumaczyć na jego niekorzyść. Jak wynika ze stanowisk zajmowanych przez strony, rozumiały one sporny zapis umowny w sposób odmienny. Trudno także przyjąć, aby zasady współżycia społecznego czy ustalone zwyczaje przemawiały za przyjęciem wykładni proponowanej przez pozwanego. Idąc bowiem za tym tokiem rozumowania, ochronę ubezpieczeniową należałoby wyłączyć także w sytuacji, w której kierowca parkuje na parkingu niestrzeżonym 30 minut przed upływem 9 godzin jazdy, a istnieje teoretyczna możliwość dojechania na parking strzeżony w 29 minut. Z punktu widzenia §1.8.c przedstawiona sytuacja teoretyczna i ta będąca przedmiotem sporu nie różnią się. Można oczywiście argumentować w ten sposób, że interpretacja powoda chroniłaby z kolei przypadki, w których kierowca zatrzymuje się na parkingu niestrzeżonym np. po godzinie czy czterech godzinach, uzasadniając to czasem pracy. Tyle tylko, że jest to sytuacja prawdopodobna w stopniu nikłym. Zasady doświadczenia życiowego uczą, że na takie zachowanie nie wyraziłby zgody żaden pracodawca, a zatem sam ubezpieczony. Poza tym działanie takie należałoby rozpatrywać w kategoriach nadużycia prawa. W badanym przypadku kierujący podjął decyzję o postoju nocnym po 8 godzinach jazdy. Pozostawał nadto w przekonaniu, co wynika z jego zeznań, że nie ma w pobliżu parkinga strzeżonego. Gdyby nawet jednak przyjąć, że wiedział o parkingu oddalonym o 18 km lub powinien był o nim wiedzieć, sytuację prawną stron ocenić należałoby w sposób analogiczny. Aby dostać się na parking strzeżony, J. Ś. zmuszony byłby zjechać z autostrady z 17 tonowym ładunkiem, by dostać się w około pół godziny na nieznanie sobie miejsce postoju, bez pewności, że będzie ono dostępne i odpowiednie do spędzenia na nim noclegu. W tych okolicznościach zachowanie kierującego, który pozostał na znanym sobie parkingu, ocenić należało jako racjonalne. Dodać w tym miejscu należy, że wbrew przekonaniu strony powodowej §1 ust. 5 umowy nie miał w sprawie zastosowania, a to wobec wyraźnego jego wyłączenia w przypadkach opisanych w §1 ust. 7 i 8.

W konkluzji powyższych rozważań Sąd Apelacyjny doszedł do przekonania, że Sąd pierwszej instancji trafnie przyjął zaistnienie zdarzenia objętego ochroną ubezpieczeniową.

Sąd odwoławczy nie dostrzegł także, aby Sąd Okręgowy uchybił prawu materialnemu w zakresie nie objętym zarzutami apelacji.

Biorąc pod uwagę powyższe okoliczności, Sąd Apelacyjny na podstawie art. 385 k.p.c. oddalił apelację jako bezzasadną.

Za podstawę rozstrzygnięcia o kosztach postępowania apelacyjnego, które po stronie powodowej ograniczyły się do wynagrodzenia radcy prawnego przyjęto art. 98 §1 k.p.c. w zw. z art. 391 §1 k.p.c. oraz §2 pkt 6 w zw. z §10 ust. 1

pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz. U. z 2015 r., poz. 1804 ze zm.).

SSA Marek Boniecki