

РЕШЕНИЕ

№ 814

гр. Пазарджик, 19.07.2022 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

РАЙОНЕН СЪД – ПАЗАРДЖИК, XVI ГРАЖДАНСКИ СЪСТАВ, в публично заседание на седемнадесети юни през две хиляди двадесет и втора година в следния състав:

Председател: Мира Мирчева

при участието на секретаря Иванка ПА.а
като разгледа докладваното от Мира Мирчева Гражданско дело №
20215220101609 по описа за 2021 година

взе предвид:

Производството е образувано по иск, предявен от "КЕШ А.Г." ЕООД - гр. Пазарджик срещу ЗАД "Армеец" - гр. София за осъждането на ответника да заплати на ищеца сумата 4495,75 лв., представляваща застрахователно обезщетение по застраховка "каска" (комбинирана застрахователна полица каска и злополуки) за имуществени вреди, изразяващи се в повреди по застрахован автомобил, заедно със законната лихва, считано от датата на увреждането. В исковата молба се излагат твърдения, че ищецът е лизингополучател по договор за финансов лизинг на автомобил "*****" с лизингодател "Уникредит Лизинг" АД. На 08.06.2020 г. дружеството ищец сключило с ответника договор за застраховка - комбинирана застрахователна полица за застраховки каска и злополуки при застрахователно покритие Клауза "П" - пълно каска и допълнителни покрития "автомобилен асистънс за чужбина" със срок от 09.06.2020 г. до 08.06.2021 г. Застрахователната премия била изплатена на застрахователя чрез лизингодателя. Автомобилът бил придобит като нов от лизингодателя при сключването на договора за лизинг. На 17.07.2020 г. управителят на дружеството ищец претърпял ПТП с автомобила. Пътувайки по третокласен път в посока към с. Дюлево, общ. Стрелча, той трябвало да премине през жп прелез без бариера, към който нямало никаква видимост заради буйна растителност. Водачът спрял пред пътния знак Б2 ("Стоп") и започнал леко да се изнася напред, за да може да види дали може да премине. В този момент по жп линията минал влак и закачил автомобила със силно издадената си стъпенка. В резултат на съприкосновението автомобилът претърпял щети. Водачът веднага уведомил контролните органи и ответника - застраховател, като подал и заявление за изплащане на застрахователно обезщетение. Такова обаче му било отказано с уведомление до

лизингодателя, с мотив, че единствената 1 причина за произшествието е непредприемане на необходимите предпазни мерки от страна на водача. В същото време от органите на КАТ бил съставен АУАН и било издадено наказателно постановление във връзка с произшествието - наказателното постановление било отменено от районния съд, чието решение било потвърдено от административния съд и влязло в сила. В мотивите на съда било посочено, че ПТП не се дължи на виновно поведение на водача, а на силно ограничена видимост. Ищецът счита липсата на вина у водача за доказана, а отказа за изплащане на обезщетение - за незаконосъобразен. По отношение на легитимацията си като ищец заявява, че тъй като при финансовия лизинг рискът от случайно погиване или повреждане на вещта съобразно чл. 343 от ТЗ се носи от лизингополучателя, затова и той е носител на правото да търси директна отговорност; сочи в този смисъл решение на ВКС. Относно началната дата на законната лихва се позовава на решение № 126 от 02.10.2009 г. по т.д. 260/2009 г. на II т.о. на ВКС.

Ответникът е подал отговор, с който оспорва иска, като заявява, че реализираният риск е изрично изключен от покритието на застраховката. Соци, че в т. 14.5. от общите условия е уговорено, че застрахователят не покрива щети, причинени от или вследствие на груба небрежност на застрахования, водача, превозваните лица и т.н., чиито действия са предизвикали застрахователното събитие. Отделно събитието според ответника се изключва от покритието на застраховката и съгласно т. 14.11. на общите условия - причиняване на щетата в резултат на грубо нарушаване на техническите и технологични правила за експлоатация и ремонт на МПС, управление на технически неизправно МПС и/или неспазване на предписанията на компетентните органи. Цитирана е дефиницията за груба небрежност (чрез примерно изброяване) в общите условия и се сочи, че става въпрос главно за неизпълнение на правила и забрани, регламентирани в ЗДвП. Соци, че за изключените от покритие с изрична уговорка рискове не се прилага правилото на чл. 408 от КЗ (т.е. не се изисква да са налице хипотезите на този текст). По-нататък се сочи, че видно от приложения към исковата молба протокол за ПТП и съставения АУАН водачът А.Ц. е навлязъл в прелеза при светеща червена светлина и включена звукова сигнализация, като не се е съобразил и с пътен знак Б2. Оспорва като голословни и недоказани твърденията за буйна растителност и силно издадена стъпенка на локомотива, но дори стъпенката да е била налице, счита, че водачът не е изпълнил задължението си по чл. 53 от ЗДвП да премине с особено внимание през прелез, не се е съобразил с подадените от машиниста звукови сигнали и т.н., не се е убедил, както изисква законът, че не приближава влак. Всички тези неизпълнени задължения представляват груба небрежност и не може да се говори за случайно събитие, както счита ищецът. При условията на евентуалност ответникът оспорва исковете по размер.

Искът е с правна квалификация по чл. 405, ал. 1 във връзка с чл. 384, ал. 2, т. 1 от Кодекса на застраховането.

В писмена защита ищцовата страна излага доводи за доказаност на иска, вкл. на липсата на вина на водача на пострадалия автомобил, като се позовава отново на решенията на съда в

двете инстанции по жалбата срещу наказателното постановление, в които се сочи, че жалбоподателят не е нарушил нито чл. 6, т. 1, нито чл. 52, т. 1 от ЗДвП, и ПТП не се дължи на негово виновно поведение, а на силно ограничената видимост отдясно на автомобила. Ограничената видимост, дължаща се на буйната растителност покрай жп линията и допълнително и на денивелацията между пътното платно и релсите, се вижда добре и на представените по делото снимки. Не може според ищеца да се сподели становището на насрещната страна, че в случая се касаело за небрежност, която била форма на самонадеяност - самонадеяността не е форма на небрежност, самото понятие самонадеяност се използва в наказателното право, но не и в гражданското, и за да е налице самонадеяност, е нужно деецът да е съзнавал и предвиждал дадени последици, но да е мислел, че ще ги избегне. В процесния случай нищо от това не се установява – напротив, установява се, че водачът е предприел маневра веднага щом е видял влака – включил е на задна скорост и автомобилът е тръгнал назад, но за съжаление времето не е било достатъчно. Същото се установява от разпита на свидетеля Ш. – пряк очевидец, а и на машиниста М., който казва: „колата спря и върна назад, затова ударът беше лек“. От показанията на Ш. се установява и че семафорът на това място често се поврежда, свети червено с часове, затова и хората не му вярват. Колкото до приетата съдебно-техническа експертиза, тя трябва да се преценява изключително внимателно, тъй като изводите на вещото лице противоречат в по-голямата си част на разказите на свидетелите очевидци, които обясняват случилото се по съвсем друг начин. От заключението обаче се установява на какво разстояние от релсите са били поставени пътните знаци „железопътен прелез“ и „стоп“ (Б2) – на 10,73 м. от крайната релса и на 2 м. от края на банкета, което означава, че не са спазени изискванията на Наредба № 4 от 27.03.1997 г. за железопътните прелези, която изисква тези разстояния да бъдат 6 м. и 1 м. Вещото лице сочи, че от мястото до знаците няма видимост към влака. Наредбата изисква пътните знаци да се виждат, да не са закрити от растителност, реклами и пр., знакът „жп прелез“ трябва да бъде монтиран на разстояние 3,1 – 4,5 м. от централната жп линия – всичко това е основание да се счита, че прелезът не е обезопасен и да се изключи всякаква отговорност на водача. Не следва да се вземат предвид констатациите в представения по делото констативен протокол за състоянието на АПУ, съставен от комисия на БДЖ, тъй като комисията не се е събирала и не е извършвала оглед – не е възможно тя да се е събрала и да е извършила огледа още преди съставянето на протокола за ПТП (видно от посочения час), а и самите свидетели са категорични, че на място са дошли полицаи, но служители на БДЖ не е имало.

Ответната страна също поддържа позицията си в хода на делото, вкл. в устните състезания.

От фактическа страна по делото се установява следното:

На 17.07.2020 г. около 9,45 ч. А.Ц., управител на дружеството ищец, управлявал лек автомобил марка „****р“ в посока от гр. Пазарджик към гр. Стрелча. Автомобилът бил собственост на „УниКредит Лизинг“ ЕАД и бил предоставен на дружеството ответник по силата на договор за финансов лизинг, като бил застрахован по застраховка каско и злополука при дружеството ответник ЗАД „Армеец“.

Пътят, по който се движел Царски, пресичал железопътен прелез, намиращ се преди с. Дюлево, общ. Стрелча. Прелезът бил без бариера, със семафор. От двете страни на автомобилния път покрай жп линията растяли гъсти и високи храсти, които ограничавали видимостта към линията, включително от мястото непосредствено преди пътния знак Б2 („Спри! Осигури предимство!“), който, съгласно заключението на вещото лице, се намирал на разстояние 10,73 м. от по-близката релса.

Водачът спрял пред знак Б2. От това място не видял по линията да се движи влак, което се дължало и на ограничената от растителността видимост, затова потеглил бавно напред и в този момент от дясната си страна видял задаващ се към него влак. Той веднага задействал спирачката едновременно със завой наляво и успял да спре непосредствено край релсите, обърнат към тях с предната дясна част на автомобила. Машинистът на влака също задействал спирачка, но и влакът не успял да спре преди автомобила и така предната лява част на локомотива ударила предната дясна част на автомобила, в резултат на което настъпили повреди по автомобила (предна броня, фарове, калник, радиатор и пр.) на обща стойност, отговаряща на претендираните 4495,75 лв. За характера на вредите и причинната им връзка с ПТП няма съмнение. Макар застрахователят да е оспорил с общо възражение в отговора на исковата молба причинната връзка на някои от описаните вреди с произшествието, той не е конкретизирал за кои вреди се отнася възражението и как е мотивирано. Основният фактически спор по делото между страните се отнася само до точния механизъм на ПТП и вината за него.

По данни на свидетеля А.Ш., който се движел със своя автомобил зад А.Ц., семафорът на прелеза светел червено. Свидетелят обърнал внимание на семафора едва след като слязъл от своя автомобил след произшествието. Той заявява, че „на този семафор никой не му вярва“, защото често пътуващите подобно на него знаят, че там семафорът често свети червено с часове. Самият свидетел спрял преди произшествието не защото преди това е обърнал внимание на светлинния сигнал, а защото спрял автомобилът пред него (този на Царски) и освен това „може ли да минеш през прелез и да не спреш“.

Пристигналият на място полицейски служител И. ВрА. съставил протокол за ПТП с час на съставяне 11,30 ч., в който били отбелязани повредите по автомобила и влака: „деформации по цялата предна част на автомобила“ и „деформация на лява стъпенка и преден плуг“ на локомотива.

Според свидетеля Ш. на мястото на инцидента, докато той е бил там в продължение на около два часа, не е имало служители на БДЖ. Помощник-машинистът А. също заявява, че не е видял други служители на БДЖ, но през цялото време е стоял вътре в кабината, след като се е уверил още в началото, че няма пострадал човек.

Спорно е дали локомотивът е ударил автомобила със стъпенката към вратата си, или с т.нар. гребло (плуг), намиращо се в предната част на локомотива. Според ищцовата страна ударът е бил в стъпенката, която е стърчала силно настрани от габаритите на автомобила, а след ПТП машинистът е удрял по нея с чук, може би за да я намести в габаритите. Свидетелите А.Ш. и А.М., машинист на локомотива, заявяват, че ударът е бил в стъпенката, която според

М. и А. е стационарна и не стърчи навън, само в най-ниската си част (стъпалото) е възможно да излиза от ширината на локомотива най-много 5 см., а според Ш. – излиза извън габаритите с 30-40 см. Според вещото лице ударът е бил вероятно в греблото, тъй като е била установена и отразена в протокола за ПТП някаква деформация по него, но не е изключено ударът да е бил и в стъпенката, както твърдят някои от свидетелите, след като тя е изнесена няколко сантиметра навън от габаритната широчина. Свидетелят Ш. твърди още, че е видял машиниста да удря с чук с „неестествено голяма“ дръжка по стъпенката, „може би за да я изправи“, докато помощник-машинистът И.А. отрича изобщо в локомотива да е имало чук. Изричен въпрос за чук не е поставян на А.М., тъй като подобно твърдение е направено едва след неговия разпит, в който той също не споменава за подобно нещо.

Съдът счита, че не само показанията на двамата машинисти, но и снимковият материал в заключението на вещото лице и към преписката по издаването на наказателното постановление, водят до извода, че ако стъпенката, която е стационарна, излиза извън габаритите на локомотива, то не е с повече от няколко сантиметра. Не изглежда правдоподобно предположението, че в конкретния случай тя поради повреда или разместване може да е стърчала с 30-40 см. преди ПТП, но веднага след него да е била наместена от машиниста. Предвид дебелината и стабилността и, една сериозна деформация по нея едва ли би могла да бъде изправена било на ръка, или с обикновен чук. Наистина може да се види от всеки, който пътува с жп транспорт, и може да се счете за общоизвестно обстоятелство, че служителите на жп гарите наистина разполагат с чукове на вид като обикновените, но с дълги дръжки, и с тях видимо проверяват нещо по релсите или колелата на влаковете, но едва ли с подобен чук се изправят деформирани части на влака. Поради това съдът не счита, че следва да се кредитират показанията на свидетеля А.Ш. в частта за издаването на стъпенката настрани с 30-40 см. Прави впечатление наистина противоречието между показанията на Ш. за чука и отричането от страна на А. изобщо да има такъв чук във влака, като по това време, за което се говори – непосредствено след ПТП, няма данни да е имало на място вече и други служители на БДЖ, които да са донесли чук. Тъй като обаче това противоречие не се отразява на крайните фактически изводи на съда за съществените факти по делото, вкл. на това, как е изглеждала стъпенката и доколко е излизала извън габаритите на локомотива, съдът не го счита за решаващо.

На свой ред, ако се приеме, че както стъпенката, така и плугът (греблото) излизат от общите габарити на локомотива с не повече от няколко сантиметра, не е от решаващо значение и коя именно от двете части е ударила автомобила, като е напълно възможно да е имало удар и в двете.

Събрани са данни от показанията на Ш., че семафорът е светел в червено след произшествието, като за момента преди това свидетелят не е обърнал внимание, и от показанията на машинистите, че при приближаването на влака към прелеза обратната връзка на системата към тях е показвала, че семафорът подава към автомобилния път сигнал за спиране (червена светлина и звуков сигнал). Предвид тези две обстоятелства и предвид липсата на изрични данни точно в момента при приближаването на А.Ц. към прелеза

червената светлина да не е светела, следва да се приеме за установено, че и в този момент тя е светела за водачите, движещи се към прелеза.

Съдът не счита, че е нужно да обсъжда констативния протокол, подписан от трима служители на БДЖ, различни от машиниста и помощник-машиниста, и от полицейския служител ВрА., с посочено време на съставяне 11,25 ч. на 17.07., тъй като в него не са отразени никакви особени факти от значение за делото, разбираеми за неспециалист – отразяват се предимно положения на релета с абривиатури. От едно евентуално невярно отразено събиране на цялата комисия на място в 11,25 ч. не следва и нищо, което да опорочи косвено или пряко данните в протокола за ПТП или в другите представени документи, свидетелските показания или заключението на експертизата. Освен това е възможно в 11,25 ч. свидетелите М., А. и Ш., както и А.Ц. да са били напуснали мястото на произшествието (от времето на ПТП до 11,25 ч. са изминали час и 40 минути и е напълно възможно преценката на Ш. за време да е неточна), а е възможно и часът на съставяне на протокола да съдържа малка неточност, но комисията или част от нея да се е събрала на място; за ВрА., който не е служител на БДЖ, не е спорно, че е присъствал.

Бил съставен акт за установяване на административно нарушение срещу А.Ц. и било издадено наказателно постановление, налагащо му две наказания – глоба в размер 20 лв. за нарушаване на чл. 52, т. 2 от ЗДвП с това, че е преминал през жп прелез при мигаща червена светлина, и глоба в размер 200 лв. за нарушаване на чл. 6, т. 1 от ЗДвП с това, че не е съобразил поведението си с пътен знак Б2. Наказателното постановление било обжалвано и отменено от съда с решения на две инстанции, като и на двете съдът приел, че не е извършено нито едно от описаните две нарушения – преминаване през прелеза няма, тъй като водачът е спрял, преди да го премине, освен това не е несъмнено доказано, че именно в момента на ПТП семафорът е светел червено, макар да има данни, че е светел известно време след произшествието; няма и несъобразяване с пътния знак Б2, доколкото се установява, че Царски е спрял при знака, а ПТП е станало едва след като отново е потеглил.

В заключението и в изслушването си пред съда вещото лице заявява, че при така развилите се обстоятелства ПТП е било неизбежно, но ако А.Ц. след потеглянето от знака „стоп“ (Б2) беше спрял отново на 2 или 4 метра от релсите, още преди да е видял влака, за да има възможност да се огледа от място, където вече има видимост, той е щял да възприеме идващия влак и е нямало да потегли напред, с което и ПТП щеше да бъде избегнато. Той обаче е бил в движение, макар и бавно, когато е видял влака, и макар да е реагирал веднага, автомобилът е спрял едва при самите релси.

Не е спорно, че изплащане на застрахователно обезщетение по застраховка „каска“ е отказано с мотив, че единствената причина за настъпването на щетите е непредприемане от страна на водача на необходимите предпазителни мерки за предотвратяването им. Отказът е отразен в писмо от застрахователя до лизингодателя „УниКредит Лизинг“ АД от 07.08.2020 г.

При така установените факти съдът направи следните правни изводи:

Решенията, отменящи наказателното постановление, освен че нямат обвързваща съда по настоящото дело сила, всъщност не установяват непременно, че А.Ц. няма никаква вина за произшествието или дори – че не е извършил никакво нарушение на ЗДвП. Те се занимават единствено с въпроса дали той е извършил двете нарушения, за които е бил наказан, и стигат до извода, че в действителност е спрял на знак Б2, както и че не е имало преминаване през прелеза, което и не е спорно по настоящото дело. Фактът, че органите на Пътна полиция са взели решение да му наложат наказание именно за такива две нарушения, също не обвързва съда да приеме, че друго нарушение на правилата за движение съпричиняващо ПТП действие от негова страна не е имало.

Съдът споделя съображенията на вещото лице относно това, че ако беше спрял повторно след знака Б2, за да има възможност да огледа жп линията при по-добра видимост, неограничена или по-слабо ограничена от храстите край линията, Царски е щял да избегне ПТП, тъй като от това място е щял да забележи влака и е нямало да потегли. Такова поведение предписват чл. 108 и чл. 111 от ППЗДвП, съответно чл. 53 от ЗДвП. При видимост, ограничена като в процесния случай, единственият начин за водача да се убеди, че не се приближава влак и няма да се наложи спиране край самите релси (на по-малко от 2 метра от тях), е този. Казаното съвсем не изключва като друга причина за ПТП непремахнатата висока и гъста растителност, ограничаваща видимостта, и не отменя евентуалната отговорност за нея на организациите, които отговарят за поддръжката на пътя, а само води до извод, че поведението на водача е също в причинна връзка с произшествието, макар и да не е единствена причина за него. Светещият с червена светлина семафор, дори ако на Царски му е било предварително известно за него, че често се поврежда и свети без нужда с часове, е следвало да го мотивира още повече да прояви по-голямо внимание при подготовката за преминаване.

Установява се, че знакът за прелез и знакът Б2 са били поставени не на разстояние 6 метра, а на разстояние над 10, близо 11 метра от релсите. Вярно е, че ако те се намираха на предписаното от наредбата разстояние от 6 метра, видимостта от мястото на знака Б2 на спрял край него водач на автомобил би била по-добра и вероятността да настъпи подобно ПТП в конкретния случай би се намалила. Съдът обаче не споделя мнението, че това изключва всяка отговорност на водача – задължението му да се увери по всеки достъпен начин, че не приближава влак, продължава да съществува и неспазването му означава съпричиняване на вредите, като останалите съображения около недостатъчното обезопасяване на прелеза се отразяват само на преценката за степента на това съпричиняване.

По делото не са представени общите условия на застраховката и няма данни в тях да се съдържа уговорка, че обезщетението се дължи в пълен размер, когато поведението на застрахования или третите лица, на които той е предоставил автомобила, е съпричинило вредите, без да е единствена причина за тях. Затова и би следвало обезщетението да се намали според степента на съпричиняване.

Без значение е формата на вината – дали става дума за обикновена небрежност (небрежност

по смисъла на НК), или за формата, наричана в теорията „съзнавана небрежност“, или престъпна самонадеяност по смисъла на НК, като следва да се отбележи, че става дума за едни и същи понятия, наричани с различни термини в гражданското и в наказателното право. И в двата случая обезщетението следва да се намали с оглед степента на обективно съпричиняване, доколкото тя може да се определи, а не толкова с оглед формата на вината. Затова не е нужно специално да се изяснява и да се излагат съображения дали водачът А.Ц. е предвиждал последиците от допуснатото от него нарушение на чл. 53 от ЗДВП, но е разчитал да ги избегне, или изобщо не ги е предвиждал.

Настоящият състав на съда счита, че съпричиняването на вредите от страна на водача следва да се оцени на около 1/3, предвид неотстранената растителност край пътя, ограничаваща видимостта, не съвсем сполучливо подбраното разстояние от знаците до релсите и данните, че семафорът често се поврежда и това е известно на често пътуващите, от една страна, а от друга – неговото потегляне без ново спиране при светеща червена светлина. Това води до извод, че следва да се присъди обезщетение в размер приблизително 2/3 от стойността на повредите, или 3000 лв., което по силата на чл. 384, ал. 2, т. 1 от КЗ се дължи направо на дружеството лизингополучател – ищеца. С оглед на този изход на делото следва да се разпределят и разноските, а за пълен размер на юрисконсултското възнаграждение на ответната страна да се определи сумата 250 лв., от която да се присъди съразмерна част.

Колкото до началната дата на законната лихва по предявения иск, съдът не счита, че цитираното от ищеца решение № 126 от 02.10.2009 г. по т.д. 260/2009 г. на II т.о. на ВКС има отношение към този въпрос. Това решение отговаря на материалноправния въпрос от коя дата се дължи лихва за забава от застрахователя върху причинените вреди, но не и процесуалния въпрос дали по иск срещу застраховател може да се поиска присъждане на законната лихва, без уточняване на нейния размер, от деня на увреждането, а не от деня на предявяването на иска, като за изтеклите лихви преди този ден се посочи размер и се заплати държавна такса. Практиката приема, че при задължения от непозволено увреждане законната лихва може да се претендира направо от деня на увреждането, но в случая предмет на иска е договорно задължение, макар и свързано с претърпени вреди, настъпили евентуално в резултат на непозволено увреждане поради необезопасяване на пътя.

Поради изложеното съдът

РЕШИ:

Осъжда Застрахователно акционерно дружество "Армеец" АД - гр. София, бул. "Стефан Караджа" № 2, ЕИК 121076907, да заплати на "КЕШ А.Г." ЕООД - гр. Пазарджик, ул. "Лозенград" № 2, ет. 1, ап. 2, ЕИК 202440349, сумата 3000 (три хиляди) лв., представляваща застрахователно обезщетение по застраховка "каска" на автомобил "*****", рама VF1HJD20065344815, по застрахователна полица 0000888767 от 08.06.2020 г., за имуществени вреди - повреди по автомобила, претърпени в резултат на ПТП от 17.07.2020 г., заедно със законната лихва върху сумата, считано от предявяването на иска - 11.05.2021

г., като отхвърля иска за разликата над 3000 лв. до пълния предявен размер от 4495,75 лв. и прекратява производството по искането за присъждане на законната лихва върху сумата за периода от датата на увреждането - 17.07.2020 г., до предявяването на иска.

Осъжда Застрахователно акционерно дружество "Армеец" АД - гр. София да заплати на "КЕШ А.Г." ЕООД - гр. Пазарджик разноси по делото в размер 1036,75 лв.

Осъжда "КЕШ А.Г." ЕООД - гр. Пазарджик да заплати на Застрахователно акционерно дружество "Армеец" АД - гр. София разноси по делото в размер 203,28 лв.

Решението подлежи на обжалване пред Пазарджишкия окръжен съд в двуседмичен срок от съобщаването му на страните.

Съдия при Районен съд – Пазарджик: _____