

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 4 grudnia 2019 r., wydanym w sprawie z powództwa A. K. i J. K. przeciwko (...) Spółce Akcyjnej V. (...) w W. o zapłatę, Sąd Rejonowy w Pabianicach oddalił powództwo.

Apelację od tego wyroku złożyli powodowie, zaskarżając go w całości, wnosząc o jego zmianę poprzez uwzględnienie powództwa oraz zasądzenie solidarnie kosztów procesu według norm przepisanych, w tym opłaty skarbowej od pełnomocnictwa, i zarzucając naruszenie:

- art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 § 1 k.c. w związku z art. 34 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 854) poprzez ich błędną interpretację i w konsekwencji niezastosowanie;
- art. 415 k.c. poprzez jego bezzasadne zastosowanie.

W odpowiedzi na apelację pozwany wniósł o jej oddalenie i zasądzenie solidarnie od skarżących na rzecz pozwanego zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja jest bezzasadna.

Zarzut naruszenia art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 § 1 k.c. w związku z art. 34 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 854), zwanej dalej ustawą o ubezp. obow., polega w znacznej mierze na nieporozumieniu wynikającym z niedostrzeżenia odmiennego znaczenia pojęcia „szkody wyrządzonej przez ruch pojazdu” na gruncie art. 436 k.c. w związku z art. 435 § 1 k.c. i „szkody związanej z ruchem pojazdu mechanicznego” na gruncie przepisów ustawy o ubezp. obow. Pierwszego z tych pojęć ustawodawca użył w Kodeksie cywilnym jako kryterium pozwalającego przypisać posiadaczowi pojazdu mechanicznego odpowiedzialność na zasadzie ryzyka za wyrządzoną szkodę. W orzecznictwie i doktrynie wypracowano koncepcję zmierzającą do ustalenia bardzo szerokiego zakresu pojęcia ruchu pojazdu w rozumieniu przepisów kodeksowych. Uznaje się zatem, że pojazd jest w ruchu od chwili uruchomienia silnika do momentu ukończenia jazdy w następstwie osiągnięcia miejsca przeznaczenia lub zaplanowanej przerwy w podróży i dlatego także zatrzymanie pojazdu, w tym jego krótkotrwały postój w toku podróży, zalicza się do ruchu pojazdu. Dopiero postój mający pewne elementy trwałości (o czym mogą świadczyć fakty obiektywne i subiektywne, jak miejsce, w którym zatrzymał się pojazd czy zamiar zrealizowania planowej przerwy) wyłącza pojazd z ruchu; unieruchomienie pojazdu na trasie wskutek awarii nie wyłącza pojazdu z ruchu. Szerszym ujęciem pojęcia „ruchu” obejmuje się także czas wsiadania i wysiadania z pojazdu, dlatego odpowiedzialnością na podstawie art. 436 k.c. objęty zostanie przypadek wyrządzenia szkody przez otwieranie drzwi pojazdu przy wsiadaniu lub wysiadaniu, chociaż pojazd nie będzie poruszał się w przestrzeni ani też nie będzie uruchomiony jego silnik. Przyjąć należy, że pojazd wtedy jest w ruchu, gdy uczestniczy w ruchu drogowym, stąd uznaje się, że nawet długo po jego zatrzymaniu i opuszczeniu przez kierowcę pojazd może być w ruchu drogowym – tak będzie wówczas, gdy zostanie nieprawidłowo zaparkowany i doprowadzi do wypadku. Orzecznictwo przyjęło, że pojazd jest w ruchu również i wtedy, gdy pozostaje na drodze publicznej po kolizji z innym pojazdem; podobnie czynności manewrowania przedsiębrane w celu połączenia z samochodem ciężarowym odłączonej od niego na czas załadunku przyczepy, stanowiącej część pojazdu drogowego, dotyczą jego ruchu także wówczas, gdy przyczepa popychana jest siłą mięśni ludzkich. Za zakończenie ruchu uznaje się dopiero trwały postój następujący poza drogą publiczną, związany z zaparkowaniem pojazdu w wydzielonym do tego miejscu (tak A. Rzetecka-Gil [w:] „Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania – część ogólna”, LEX 2011, tezy 11-16 do art. 436). Wskazać jednak trzeba, że za przejaw ruchu pojazdu uważa się zawsze eksplozję silnika lub zbiornika z paliwem, choćby nastąpiło to po definitywnym zakończeniu jazdy, np. podczas

garażowania samochodu (tak np. A. Śmieja [w:] „System prawa prywatnego. Prawo zobowiązań – część ogólna. Tom 6” pod red. A. Olejniczaka, Warszawa 2009, s. 598 lub w uchwale SN z dnia 7 marca 1968 r., III CZP 1/68, OSNPG Nr 11 z 1968 r., poz. 61).

Z kolei inny, nie do końca pokrywający się z powyższym, zakres tego pojęcia przewiduje *expressis verbis* art. 34 ustawy o ubezp. obow. (tak A. Rzetecka-Gil [w:] „Kodeks cywilny. Komentarz. Zobowiązania – część ogólna”, LEX 2011, tezy 20-21 do art. 436), który w brzmieniu obowiązującym w chwili wyrządzenia przedmiotowej szkody stanowi *m.in.* że za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważać należy także szkodę powstałą podczas i w związku wsiadaniem do pojazdu mechanicznego i wysiadaniem z niego, bezpośrednim załadowywaniem i wyładowywaniem tego pojazdu, a także jego zatrzymaniem lub postojem. Przepis ten nie jest normą powtórnie określającą – w sposób odmienny niż czynią to unormowania Kodeksu cywilnego – w jakiej sytuacji posiadacz pojazdu odpowiada za wyrządzone szkody na zasadzie ryzyka, ale w powiązaniu z art. 35 powołanej ustawy i art. 822 § 1 k.c. wskazuje, w jakich sytuacjach szkoda, za którą odpowiedzialny jest posiadacz pojazdu (niezależnie od tego, na jakich zasadach oparta jest jego odpowiedzialność), objęta jest ochroną ubezpieczeniową w ramach obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Zakres pojęcia „szkody związanej z ruchem pojazdu mechanicznego” na gruncie przepisów ustawy o ubezp. obow. jest więc szerszy, a to oznacza, że ochroną ubezpieczeniową w ramach obowiązkowego ubezpieczenia OC objęta jest nie tylko odpowiedzialność ubezpieczonego na zasadzie ryzyka na podstawie art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 § 1 k.c. i na zasadzie winy w sytuacjach przewidzianych w art. 436 § 2 k.c. – istniejąca, gdy mamy do czynienia z ruchem pojazdu w węższym, kodeksowym, rozumieniu – ale także odpowiedzialność posiadacza pojazdu za szkodę możliwą do powiązania tylko z ruchem pojazdu w znaczeniu szerszym, opartą wówczas nie na zasadzie ryzyka, ale na zasadzie winy wynikającej z art. 415 k.c., jak np. wówczas, gdy szkoda ta powstała podczas garażowania samochodu w okolicznościach, które w żadnej mierze nie pozwalają na zastosowanie dyspozycji art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 § 1 k.c.

Tożsame wnioski wynikają również ze stanowiska zajętego w orzecznictwie Sądu Najwyższego, gdzie skonstatowano, że sytuacje wymienione w art. 34 ust. 2 ustawy o ubezp. obow., również związane z postojem pojazdu, zostają objęte zakresem działania art. 34 ust. 1 tej ustawy, co oznacza, iż poszkodowanemu może wówczas przysługiwać odszkodowanie od ubezpieczyciela, mimo że szkoda nie została spowodowana przez ruch rozumiany jako przemieszczanie się pojazdu w przestrzeni. Zauważono jednak, że również i w takim przypadku przypisanie ubezpieczycielowi obowiązku zapłaty odszkodowania wymaga uprzedniego stwierdzenia, że do odszkodowania jest obowiązany posiadacz lub kierujący pojazdem, wobec czego Sąd Najwyższy przeszedł do rozważań, czy stwierdzenie, że miał miejsce postój pojazdu w rozumieniu art. 34 ust. 2 ustawy o ubezp. obow., wyklucza przypisanie odpowiedzialności na podstawie art. 435 k.c. w związku z art. 436 § 1 k.c., dotyczących wyrządzenia szkody „przez ruch” pojazdu, czy też może wszystkie sytuacje wymienione w art. 34 ust. 2 ustawy o ubezp. obow. stanowią jednocześnie (a co najmniej „uważane są” za) „ruch” pojazdu w rozumieniu art. 435 k.c. w związku z art. 436 § 1 k.c. i przepis ten należy traktować jako normę rozszerzającą odpowiedzialność na zasadzie ryzyka również na wymienione w tym przepisie przypadki szkody wyrządzonej podczas i w związku z opisanymi tam sytuacjami, w tym także z postojem pojazdu. Słuszną konkluzją tych rozważań było stwierdzenie, że z treści art. 34 ust. 2 ustawy o ubezp. obow. wynika jedynie, że zakresem obciążającego ubezpieczyciela obowiązku zapłaty odszkodowania objęte są także sytuacje powstania szkody podczas i w związku z wymienionymi w tym przepisie sytuacjami, w tym z postojem pojazdu i konsekwencją stosowania tego przepisu jest rozszerzenie palety przypadków, w których ubezpieczyciel może na podstawie art. 34 ust. 1 ustawy o ubezp. obow. ponieść odpowiedzialność z tytułu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Natomiast ani art. 34 ust. 2, ani art. 34 ust. 1 przedmiotowej ustawy, nie przesądzają, jaka jest podstawa odpowiedzialności posiadacza lub kierującego pojazdem, która uzasadnia powstanie obowiązku odszkodowawczego po stronie ubezpieczyciela. W każdym przypadku, jaki potencjalnie mógłby uzasadniać odpowiedzialność ubezpieczyciela, a zatem także postoju czy zatrzymania, konieczne jest dalsze badanie, czy do szkody doszło przez „ruch” aktualizujący stosowanie art. 435 k.c. w związku z art. 436 § 1 k.c., czy też podstawa odpowiedzialności kierującego lub posiadacza samochodu będzie inna (art. 415 k.c. lub art. 430 k.c.), a w konsekwencji także ubezpieczyciela. To, czy będzie ona miała miejsce, i które przepisy będą stanowiły jej podstawę prawną, wymaga rozstrzygnięcia po zbadaniu uwarunkowań danego przypadku, przy czym – choć najczęściej wyrządzenie

szkody podczas i w związku z postojem pojazdu nie uzasadnia odpowiedzialności na zasadzie ryzyka i ewentualna odpowiedzialność posiadacza pojazdu będzie oceniana na gruncie art. 415 k.c. – nie można a priori wykluczyć, że pojazd w trakcie postoju będzie oceniony jako pozostający w ruchu w rozumieniu art. 435 k.c. w związku z art. 436 § 1 k.c. (tak w wyroku SN z dnia 23 maja 2019 r., II CSK 165/18, niepubl.).

Jak już wspomniano wyżej, można byłoby zgodzić się z tezą forsowaną w apelacji przez skarżących, iż za szkodę wyrządzoną ruchem pojazdu w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 k.c. należałoby uznać szkodę, której przyczyna tkwi w samym pojeździe i ma związek z urządzeniami umożliwiającymi jego funkcjonowanie lub z paliwem znajdującym się w zbiorniku pojazdu, choćby doszło do niej podczas postoju. Przykładem takiej szkody byłoby zwarcie w instalacji samochodu powodujące pożar i spalenie się innego auta, a wówczas posiadacz pojazdu z wadliwą instalacją odpowiadałby za powstałe szkody na gruncie przywołanych przepisów na zasadzie ryzyka, zaś ewentualną egzonerację zapewniłoby mu jedynie wykazanie, że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Jednak w realiach rozpoznawanej sprawy zgromadzony materiał dowodowy – jak trafnie przyjął Sąd meriti – nie jest wystarczający, by wywieść z niego jednoznaczny wniosek o takiej właśnie przyczynie zaistniałego pożaru. Miarodajna jest tu niekwestionowana przez apelującego opinia biegłego z zakresu badań elektrotechnicznych i ogólno-pożarowych, który wskazał na dwie potencjalnie możliwe przyczyny zaistniałego pożaru – zwarcie w instalacji elektrycznej samochodu A. R. i podpalenie samochodu B. – nie wykluczając żadnej z nich. Wobec braku dowodów, które bezpośrednio wskazywałyby na jedną z tych przyczyn, biegły opierał się przy formułowaniu swych konkluzji jedynie na poszlakach, niepozwalających jednak ani ustalić, które z możliwych zdarzeń było rzeczywistą przyczyną pożaru, ani też wykluczyć związku przyczynowego pomiędzy którymkolwiek z nich i szkodą. Kształt stożka pożarowego skłaniał do wniosku, że pożar rozpoczął się w samochodzie B. – a w takim wypadku musiałoby dojść do jego podpalenia, gdyż w aucie tym nie było wówczas źródła prądu elektrycznego, zatem wykluczona byłaby inna przyczyna rozpoczęcia się pożaru w tym pojeździe. Za wersją wydarzeń, w której doszło do podpalenia tego samochodu, mogłoby też przemawiać to, że materiał faktyczny poddany analizie przez biegłego wskazuje, iż w samochodzie B. była większa temperatura spalania, mimo że po wymontowaniu wyposażenia znajdowało się w nim mniej materiału palnego. Jednak z opinii wynika także, że bezsprzecznie możliwe jest też, iż stożek pożarowy uległ pewnemu zniekształceniu ze względu na nakrycie samochodu B. plandeką, a ta okoliczność nie pozwala wykluczyć, że źródło pożaru znajdowało się w samochodzie A. R.. Źródłem tym mogła być wadliwa instalacja elektryczna tego pojazdu, lecz brak dowodów wskazujących na to w sposób jednoznaczny, bo choć klema akumulatora w tym samochodzie uległa stopieniu, to jednak nie można z tego faktu wyciągnąć wniosku, że przyczyną pożaru było zwarcie w instalacji, gdyż klema mogła także się stopić w wyniku pożaru mającego inną przyczynę; w szczególności nie wykazano, by stopienie klemy poprzedzało rozprzestrzenienie się ognia na cały samochód A. R..

W oparciu o powyższe ustalenia biegłego, oparte na jego fachowej wiedzy, należy stwierdzić, że powodom nie udało się udowodnić, by przyczyna przedmiotowego pożaru tkwiła i pozostawała w związku z urządzeniami umożliwiającymi funkcjonowanie samochodu A. R., w szczególności jego instalacją elektryczną, a jednocześnie ze zgromadzonego materiału dowodowego, zwłaszcza z wniosków opinii biegłego, wynika wprost, że pożar nie mógł mieć innej przyczyny związanej z tym pojazdem, gdyż jedyną możliwą alternatywą jego powstania było podpalenie samochodu B.. Oznacza to, że nie zostało wykazane, by przyczyną szkody w pojeździe powodów było zdarzenie związane z ruchem pojazdu – w rozumieniu przepisów ustawy o ubezp. obow., w szczególności podczas i w związku z jego postojem – którego posiadaczowi pozwany ubezpieczyciel udzielił ochrony odpowiedzialności cywilnej. Wprawdzie biegły zaznaczył, że zwarcie w instalacji elektrycznej samochodu A. R. jest najbardziej prawdopodobną przyczyną pożaru, jednak stwierdzenie jedynie prawdopodobieństwa nie jest w ocenie Sądu II instancji wystarczające dla przyjęcia istnienia adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy jedną z możliwych przyczyn szkody i samą szkodą. Z pewnością w orzecznictwie słusznie przyjmuje się, że istnieją pewne kategorie spraw, do których standard dowodu oparty na pełnym przekonaniu czy pewności nie powinien mieć zastosowania i zaliczono do nich przede wszystkim sprawy o wyrównanie szkody wynikającej z zaniechań ze strony personelu medycznego i błędów medycznych, słusznie wywodząc, że w takich przypadkach każdorazowe udowodnienie wszystkich przesłanek odpowiedzialności pozwanego w stopniu pewnym byłoby niezmiernie trudne do osiągnięcia. Stwierdzenie związku przyczynowego, jeśli chodzi o

zdrowie ludzkie, z reguły nie może być absolutnie pewne i dla celów przyjęcia związku przyczynowego wystarcza, że jest on ustalony z dostateczną dozą prawdopodobieństwa, gdyż częstokroć jest utrudnione ze względu na uwarunkowanie aktualnym stanem wiedzy medycznej, która nie zawsze jest w stanie dać stanowczą odpowiedź na każde pytanie. Do tej kategorii nie może być jednak zaliczona sprawa niniejsza, na której gruncie określenie związku przyczynowego związane jest z określeniem przyczyny wybuchu pożaru, który spowodował szkody w samochodzie powodów. Okoliczność ta bez przeszkód – jak wynika z opinii biegłego – mogła zostać stwierdzona i nie stały temu na przeszkodzie żadne przyczyny obiektywne związane z aktualnym stanem wiedzy technicznej. Biegły w swej ustnej opinii uzupełniającej (protokół rozprawy, k. 198) stwierdził wprost, że po przeprowadzeniu badania samochodu A. R. możliwe byłoby jednoznaczne stwierdzenie, czy awaria instalacji elektrycznej była przyczyną pożaru, a jeśli dowód taki – możliwy do przeprowadzenia w toku postępowania lub ewentualnie przed jego rozpoczęciem, w trybie zabezpieczenia dowodu – nie został jednak przeprowadzony, to oznacza to, że strona powodowa nie wywiązała się ze spoczywającego na niej ciężaru dowodowego w zakresie związku przyczynowego pomiędzy postojem pojazdu A. R. a szkodą, zarówno jako jednej z okoliczności warunkującej odpowiedzialność ubezpieczyciela na gruncie art. 34 ust. 2 ustawy o ubezp. obow., jak i przesłanki odpowiedzialności posiadacza pojazdu na gruncie art. 415 k.c. lub art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 k.c.

Wynika stąd, że przedwczesne są zawarte w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku rozważania dotyczące zasady odpowiedzialności posiadacza auta A. R. i niewykazania przesłanki winy jako kwestii decydującej o oddaleniu powództwa. Sąd Rejonowy – jak obszernie wywiedziono powyżej – miał słuszność, twierdząc, że wyrządzenie szkody podczas i w związku z postojem pojazdu mechanicznego wyznacza w myśl art. 34 ust. 2 pkt. 3 ustawy o ubezp. obow. jedynie zakres sytuacji objętych zakresem odpowiedzialności ubezpieczyciela OC, natomiast oczywistą dalszą konieczną przesłanką tej odpowiedzialności jest odpowiedzialność samego posiadacza pojazdu, która – w zależności od okoliczności – może opierać się na zasadzie ryzyka albo na zasadzie winy. Odnosząc się wprost do zarzutów apelacyjnych, można byłoby się zgodzić, że gdyby w toku postępowania zostało udowodnione, iż przyczyną spalenia się samochodu powodów było zwarcie instalacji elektrycznej w pojeździe A. R., to możliwe byłoby zakwalifikowanie tej przyczyny jako elementu ruchu pojazdu w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 k.c. i oparcie odpowiedzialności posiadacza tego pojazdu – objętej bezsprzecznie ochroną ubezpieczeniową na gruncie art. 34 ust. 1 w związku z art. 34 ust. 2 pkt. 3 ustawy o ubezp. obow. – na zasadzie ryzyka. Choć nie można byłoby podzielić stanowiska autora apelacji, że już wprost z przywołanych przepisów ustawy o ubezp. obow. wynika, iż odpowiedzialność za każdą szkodę powstającą podczas i w związku z postojem pojazdu opiera się na zasadzie ryzyka, to jednak przyznać należałoby, że na takiej zasadzie opierałaby się odpowiedzialność za szkodę powstałą w związku przyczynowym z pożarem wywołanym awarią instalacji elektrycznej pojazdu i że Sąd I instancji popełnił błąd, stosując przy ustalaniu tej odpowiedzialności art. 415 k.c. w miejsce art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 k.c. i wymagając wykazania przesłanki winy posiadacza pojazdu.

Jak jednak nadmieniono wyżej, zagadnienia te miałyby istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy jedynie wówczas, gdyby wykazano, że rzeczywiście doszło do zwarcia w instalacji elektrycznej auta A. R. i że ta właśnie awaria była przyczyną pożaru, w którym doszło do spalenia należącego do powodów samochodu B.. Bezsprzecznie przy rozpatrywaniu odpowiedzialności deliktowej posiadacza samochodu A. R. problematyka wystąpienia okoliczności pozwalających ewentualnie przyjąć przesłankę odpowiedzialności w postaci winy na gruncie art. 415 k.c. lub istnienie przesłanek egzoneracyjnych wymienionych w art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 k.c. – a tym samym kwestia tej czy innej zasady odpowiedzialności – może mieć znaczenie dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy dopiero wówczas, jeśli uprzednio zostanie przesądzone – po należytych wykazaniu zgromadzonymi w sprawie dowodami – że powstała szkoda rzeczywiście pozostawała w związku przyczynowym z ruchem tego samochodu w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 k.c. lub z zachowaniem jego posiadacza. Skoro jednak okoliczności te – będące podstawowymi przesłankami odpowiedzialności deliktowej – nie zostały należyście wykazane przeprowadzonymi w toku postępowania dowodami, rozstrzygnięcie zagadnień objętych zarzutami apelacyjnymi pozostaje bez znaczenia dla wyniku sprawy i nie może skutkować uwzględnieniem wniosków apelacyjnych. Sąd odwoławczy stwierdza w efekcie powyższych rozważań, że zaskarżone orzeczenie odpowiada prawu, choć przyczyny oddalenia powództwa należy upatrywać nie w nieudowodnieniu przesłanki winy posiadacza ubezpieczonego pojazdu, ale w tym, że – przy

stwierdzeniu w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy, że przyczyną szkody mogło być wyłącznie zwarcie w instalacji elektrycznej tego pojazdu (a więc jego ruch w rozumieniu art. 436 § 1 k.c. w związku z art. 435 k.c.) albo okoliczność z tym samochodem niezwiązana – powodom nie udało się wykazać w stopniu pewnym powiązania skutku szkodowego z pierwszą z tych przyczyn.

W konsekwencji apelacja podlegała oddaleniu w oparciu o art. 385 k.p.c., a o kosztach postępowania odwoławczego orzeczono stosownie do zasady odpowiedzialności za wynik procesu przewidzianej w art. 98 k.p.c. w związku z art. 105 § 2 zd. I k.p.c. Na koszty te złożyło się wynagrodzenie pełnomocnika reprezentującego stronę pozwaną, obliczone w myśl § 10 ust. 1 pkt. 1 w związku z § 2 pkt. 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 265). Jednocześnie Sąd II instancji skorzystał z uprawnienia zawartego w art. 350 § 3 k.p.c. i sprostował z urzędu oczywiste omyłki w komparycji zaskarżonego wyroku dotyczące brzmienia nazwiska powódki i firmy pozwanego ubezpieczyciela.