

UZASADNIENIE

Powód K. A. wniósł o zasądzenie na jego rzecz od pozwanego (...) S.A. w Ł.:

- kwoty 150 000 zł tytułem zadośćuczynienia z ustawowymi odsetkami liczonymi od 8 listopada 2015 r. do dnia zapłaty,
- kwoty 24.979 zł tytułem odszkodowania z ustawowymi odsetkami liczonymi od 8 listopada 2015 r. do dnia zapłaty,
- renty na zwiększone potrzeby w kwocie po 1.500 zł miesięcznie począwszy od 1 czerwca 2015 r. i na przyszłość.

Ponadto powód wniósł o ustalenie, że pozwany ponosi odpowiedzialność za dalsze dotychczas nieujawnione, a mogące powstać u powoda w przyszłości następstwa wypadku.

Jako źródło zgłoszonych roszczeń K. A. wskazał wypadek, jakiemu uległ w dniu 19 kwietnia 2015 r. na niestrzeżonym przejeździe kolejowym, w wyniku którego doznał obrażeń ciała skutkujących wystąpieniem ciężkiego kalectwa.

Powód podnosił, że przyczyną wypadku było niezgodne z przepisami zachowanie maszynisty lokomotywy, która potrafiła powoda polegające na niewłaściwym obserwowaniu przedpola jazdy przez maszynistę.

(pozew k. 2-7)

Pozwany w odpowiedzi na pozew podniósł zarzut przyczynienia się poszkodowanego do zaistnienia wypadku i wniósł o oddalenie powództwa, podnosząc, że szkoda powstała z wyłącznej winy poszkodowanego, który w chwili wypadku znajdował się w stanie upojenia alkoholowego i pod wpływem narkotyków.

Wniósł nadto o zasądzenie na jego rzecz od powoda kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm prawem przepisanych.

(odpowiedź na pozew k. 224-227)

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 19 kwietnia 2015 r. w Ł. na wysokości skrzyżowania ul. (...) z ul. (...), na niestrzeżonym przejeździe kolejowym (linia kolejowa nr (...)) doszło do wypadku, w którym poszkodowany został K. A.. Powód został potrącony przez lokomotywę – elektrowóz serii (...), prowadzoną przez maszynistę P. B., zatrudnionego w (...) S.A. w W..

(okoliczności bezsporne)

Od 18 kwietnia 2015 r. K. A. przebywał razem z kolegami na działce rekreacyjnej w Ł. przy ul. (...). Wszyscy uczestnicy spotkania spożywali alkohol. Około godziny 2:00 - 3:00 w nocy 19 kwietnia 2015 r. K. A. oraz jego dwóch kolegów M. Ś. i S. Ś. postanowili odprowadzić na przystanek autobusowy R. Ś. – ojca M. i S.. W połowie drogi na przystanek K. A. odłączył się od grupy mężczyzn, którzy pomyśleli, że wrócił on na imprezę. Po upływie około 40 minut na działkę powrócił jedynie M. Ś. (S. Ś. i R. Ś. wrócili do domu autobusem). Na miejscu okazało się jednak, że K. A. nie ma na terenie działki wśród pozostałych uczestników spotkania. M. Ś. wraz z dwoma kolegami udali się na poszukiwania powoda, a kiedy nie przyniosły one skutku, zawiadomili Policję o zaginięciu kolegi. O tym, że powód uległ wypadkowi, mężczyźni dowiedzieli się podczas drogi powrotnej na działkę.

(okoliczności bezsporne; postanowienie o umorzeniu śledztwa k. 43-44; zeznania powoda - protokół z rozprawy z dnia 24.04.2018r. [adn.: 00:05:02 k. 549v.] w zw. z jego informacyjnymi wyjaśnieniami - protokół z rozprawy z dnia 28.04.2016r. [adn.: 00:02:59 k. 310-310v.]; zeznania świadka B. S. - protokół z rozprawy z dnia 7.06.2016r. [adn.: 00:04:53 k. 388v.]

Na skutek wypadku K. A. doznał szeregu obrażeń ciała w postaci: zmiążdżenia prawej kończyny dolnej na wysokości stawu skokowego z uszkodzeniem tętnic piszczelowej przedniej i tylnej, złamania obu kostek podudzia z rozległym ubytkiem powłok oraz otarcia naskórka na lewym ramieniu i w okolicy łędźwiowej. Z powodu obrażeń amputowano powodowej fragment kończyny dolnej lewej na wysokości 1/3 podudzia.

(okoliczności bezsporne; kserokopia dokumentacji medycznej k. 54-192)

W chwili wypadku powod znajdował w stanie upojenia alkoholowego, a badania toksykologiczne wykonane bezpośrednio po przewiezieniu go do szpitala wykazały zatrucie kannabinoidyną – THC (substancją występującą w konopiach indyjskich).

(karta informacyjna leczenia szpitalnego k. 56; opinia sądowo-lekarska w załączonych aktach śledztwa 1 Ds.943/15)

K. A. został potrącony przez lokomotywę (bez doczepionego składu wagonów) prowadzoną przez maszynistę P. B., zatrudnionego w (...) Zakładzie (...), który w dniu 19 kwietnia 2015 r. około godziny 22:25 wyjechał lokomotywą – elektrowozem serii (...) ze stacji L. w kierunku stacji Ł. – O. w celu przeprowadzenia na tejże stacji rutynowego przeglądu pojazdu. Na stację Ł. – O. lokomotywa dojechała około godziny 3:15. Lokomotywa nie posiadała monitoringu. Ostatnim zadaniem maszynisty miało być odprowadzenie lokomotywy na stację w K..

Do wypadku doszło w czwartej godzinie zmiany, jaką P. B. pełnił w dniach 18-19 kwietnia 2014 r. Maszynista rozpoczął pracę w dniu 18 kwietnia 2015 r., a jego wypoczynek przed rozpoczęciem pracy wynosił 25 godzin i 10 minut.

(protokół ustaleń komisji ds. badania wypadków kolejowych k. 295-297; zeznania świadka P. B. - protokół z rozprawy z dnia 28.04.2016r. [adn.: 00:18:41 k. 311]; dokumentacja w załączonych aktach śledztwa 1 Ds.943/15; karta przeglądów pojazdu szynowego k. 347-349)

Maszynista lokomotywy elektrycznej (...) zgodnie z instrukcją maszynisty pojazdu trakcyjnego (...) w trakcie prowadzenia pociągu winien zgodnie z § 12 ust. 2: I. obserwować sygnały świetlne i ściśle stosować się do nich oraz zwracać uwagę na prowadzony pociąg; przy mijaniu posterunków ruchu i strażnic przejazdowych powinien uważać, czy ich obsługa nie podaje sygnałów, a w przypadku podawania stosować się do nich; II. Podczas przejazdu w obrębie stacji obserwować drogę przebiegu; III. Obserwować stan toru oraz sieci trakcyjnej na torze, po którym prowadzi pociąg i w miarę możliwości na torach sąsiednich, a w razie zauważenia jakichkolwiek nieprawidłowości zgłosić najbliższemu posterunkowi ruchu.

Drogą przebiegu jest (zgodnie z § 32 ust. 3 Obwieszczenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji) tor kolejowy, po którym pociąg przejeżdża w obrębie posterunku ruchu wraz ze zwrotnicami znajdującymi się w tym torze oraz zwrotnice i inne urządzenia sterowania ruchem kolejowym, znajdujące się poza tym torem, które służą do jego ochrony oraz są nastawiane tak, aby bezpieczeństwo jazdy pociągu po tej drodze było zapewnione.

(opinia biegłego sądowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego A. L. k. 429-434 w zw. z uzupełniającą opinią tego biegłego k. 470-482)

P. B. posiadał wymagane uprawnienia do kierowania pojazdem kolejowym. Legitymował się też ważną kartą znajomości szlaku, jaki pokonywał w dniu wypadku. Pozytywnie zaliczał szkolenia zawodowe. Maszynista posiadał też aktualne badania lekarskie, w tym psychologiczne, dopuszczające go do pracy. W chwili wypadku był trzeźwy.

(protokół ustaleń komisji ds. badania wypadków kolejowych k. 295-297; zeznania świadka P. B. - protokół z rozprawy z dnia 28.04.2016r. [adn.: 00:18:41 k. 311]; dokumentacja w załączonych aktach śledztwa 1 Ds.943/15; karta znajomości szlaku kolejowego k. 338; prawo kierowania pojazdem kolejowym k. 339; rejestr egzaminów służbowych k. 340-345; zaświadczenie lekarskie k. 346; protokół zeznań pracownika w sprawie wypadku k. 354-355)

W nocy z 18 na 19 kwietnia 2015 r. w miejscu wypadku nie odnotowano opadów atmosferycznych, ale w powietrzu unosiła się delikatna mgła, widoczność otoczenia plasowała się na pograniczu przejrzystości. Maszynista jechał z dozwoloną prędkością, nieprzekraczającą w miejscu wypadku 35-45 km/h, z włączonymi światłami mijania, w trakcie jazdy obserwował szlak, sygnały na semaforach i odczyty wskaźników pomiarowych. Podczas prowadzenia pociągu nie wydarzyło się nic takiego, co zwróciłoby jego uwagę.

O tym, że potrącił człowieka, P. B. dowiedział się dopiero od dyspozytora trakeji po przybyciu do stacji Ł. – O.. W miejscu wypadku w kierunku stacji Ł. – O. tory kolejowe wznoszą się pod górę.

(protokół ustaleń komisji ds. badania wypadków kolejowych k. 295-297; zeznania świadka P. B. - protokół z rozprawy z dnia 28.04.2016r. [adn.: 00:18:41 k. 311]; dokumentacja w załączonych aktach śledztwa 1 Ds.943/15; protokół zeznań pracownika w sprawie wypadku k. 354-355; dokumentacja powypadkowa k. 351-353, 356-363; wyciąg z taśmy prędkościomierza pojazdu k. 366; zeznania świadka P. K. - protokół z rozprawy z dnia 22.09.2016r. [adn.: 00:03:39-00:12:13 k. 418v.]; opinia biegłego sądowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego A. L. k. 429-434 w zw. z uzupełniającą opinią tego biegłego k. 470-482)

Zawiadomienie o wypadku złożył inny maszynista P. K., prowadzący pociąg towarowy na szlaku od stacji Ł. – O. w kierunku stacji L., który na wysokości ok. 1.200 m za niestrzeżonym przejazdem kolejowym z ul. (...) zauważył w reflektorach lokomotywy, z niewielkiej odległości, leżącego pomiędzy torami człowieka, którym okazał się być K. A.. Maszynista zaczął hamować używając sygnału dźwiękowego. Mimo natychmiastowego zaciągnięcia hamulca zespolonego nie zdołał jednak wyhamować przed leżącym między torami powodem. Kiedy się zatrzymał, powód leżał bez ruchu na wysokości trzeciego wagonu, w niecce między torami, przez co trudno było go dostrzec, mimo iż był ubrany w kolorowe ubrania. Działania podjęte przez maszynistę P. K. po dostrzeżeniu powoda w leżącym między torami były prawidłowe.

(protokół ustaleń komisji ds. badania wypadków kolejowych k. 295-297; zeznania świadka P. B. - protokół z rozprawy z dnia 28.04.2016r. [adn.: 00:18:41 k. 311]; dokumentacja w załączonych aktach śledztwa 1 Ds.943/15; zawiadomienie o wypadku kolejowym k. 294; zeznania świadka P. K. - protokół z rozprawy z dnia 22.09.2016r. [adn.: 00:03:39-00:12:13 k. 418v.]; opinia biegłego sądowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego A. L. k. 429-434 w zw. z uzupełniającą opinią tego biegłego k. 470-482; zeznania powoda - protokół z rozprawy z dnia 24.04.2018r. [adn.: 00:05:02 k. 549v.]

Postępowanie wyjaśniające okoliczności wypadku prowadzone przez powołaną do tego komitę (...) S.A. nie wykazało: nieprawidłowości w zakresie systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń; nieprawidłowości zapisów z automatycznych rejestratorów danych ; nieprawidłowości dotyczących stanu technicznego toru i nawierzchni oraz łączności radiowej i bezprzewodowej; nieprawidłowości w zakresie oświetlenia lokomotywy; nieprawidłowości środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji; nieprawidłowości w zakresie komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem; nieprawidłowości dotyczących stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia.

(protokół ustaleń komisji ds. badania wypadków kolejowych k. 295-297)

W sprawie wypadku Prokuratura Rejonowa Ł. prowadziła śledztwo o przestępstwo z art. 177 §§ 2 k.k. Śledztwo zostało umorzone z powodu braku danych dostatecznie uzasadniających podejrzenie popełnienia przestępstwa.

(okoliczności bezsporne; dokumentacja w załączonych aktach śledztwa 1 Ds.943/15; postanowienie o umorzeniu śledztwa k. 43-44)

Lokomotywa posiadała świadectwo dopuszczenia do eksploatacji oraz świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego ważne do 25 lutego 2021 r. W chwili zdarzenia była sprawna.

Oględziny lokomotywy ujawniły na drugim zestawie kołowym, na tylnej śrubie mocującej resor, fragment ludzkiej tkanki miękkiej koloru czerwono-brunatnego. Na pudle lokomotywy nie stwierdzono śladów uderzenia

poszkodowanego przez lokomotywę, nie stwierdzono otarć na malaturze lokomotywy. Ślady uderzenia pozostawione na lokomotywie znajdują się tylko na jej bocznych elementach, bez śladów na zderzakach, zgarniaczach oraz czołownicy lokomotywy. Ze śladów zderzenia znajdujących się na lokomotywie można wysnuć wniosek, że powód poruszał się prostopadle do torowiska.

(protokół ustaleń komisji ds. badania wypadków kolejowych k. 295-297; dokumentacja w załączonych aktach śledztwa 1 Ds.943/15; świadectwo dopuszczenia do eksploatacji pojazdu szynowego k. 336; świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego k. 337; karta przeglądów pojazdu szynowego k. 347-349; dokumentacja powypadkowa k. 351-353, 356-363; opinia biegłego sądowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego A. L. k. 429-434 w zw. z uzupełniającą opinią tego biegłego k. 470-482)

Lokomotywa elektryczna (...) jest wyposażona w trzy reflektory z żarowym źródłem światła, oświetlające szlak kolejowy przed lokomotywą. Osie optyczne reflektorów ustawione są równoległe do osi toru. Dwa reflektory mają w pionie osie reflektorów skierowane w dół ze skosem 1/400. Reflektory oświetlają torowisko i bezpośrednio poboczne toru w trakcie dobrej widoczności na odległość około 150 m. trzeci reflektor skierowany jest na oświetlenie sieci trakcyjnej znajdującej się ponad elektrowozem. Odległość, z jakiej można dostrzec człowieka na torowisku lub w bezpośredniej bliskości na poboczu torów w porze nocnej w świetle reflektorów zależy od koloru jego ubrania.

(opinia biegłego sądowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego A. L. k. 429-434 w zw. z uzupełniającą opinią tego biegłego k. 470-482)

Pojęcie „drogi hamowania” w kolejnictwie odbiega od definicji tego pojęcia używanej w ruchu drogowym. Poza znaczeniem potocznym, dotyczącym długości odcinka, na jakim odbywa się zatrzymanie hamującego pojazdu szynowego (pociągu, lokomotywy), termin ten oznacza również wartość charakterystyczną dla danego odcinka linii kolejowej, a nie pojazdu. Wartość ta jest ustalana w związku z określonymi cechami konstrukcyjnymi i wyposażeniem danej linii kolejowej i podawana w Dodatku nr 1 do (...) S.A. Dla linii kolejowej nr 014 droga hamowania wynosi 1.000 m. Każdy pojazd musi mieć zapewnioną możliwość zatrzymania się na odcinku o długości drogi hamowania, ustalonej dla danego odcinka linii, pod warunkiem, że porusza się z prędkością nie przekraczającą maksymalnej dopuszczalnej prędkości. Nie ma konieczności zatrzymywania się na odcinku o długości mniejszej od tej drogi hamowania.

(opinia Instytutu (...) – Zakładu (...) k. 513-524)

Bezpieczeństwo w ruchu kolejowym nie opiera się na dostosowaniu prędkości jazdy do możliwości obserwacyjnych przedpola jazdy przez maszynistę pociągu. Zasięg widoczności umożliwiający jakąkolwiek skuteczną reakcję maszynisty jest często wielokrotnie krótszy od drogi hamowania, co wynika z różnych czynników, m.in. obiektów ograniczających widoczność, warunków atmosferycznych, ukształtowania terenu w poziomie lub w pionie. Obserwacja przedpola jazdy przez maszynistę jest wprawdzie jedną z wykonywanych przez niego czynności w ramach obowiązków, włącznie z odpowiednią reakcją na ewentualne przeszkody mogące zagrażać bezpieczeństwu prowadzonego przez niego pojazdu kolejowego, jednak nie jest to czynność zasadnicza, na której oparte jest bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

(opinia Instytutu (...) – Zakładu (...) k. 513-524)

W pociągach i innych pojazdach kolejowych zabrania się wstępu i przebywania osób nieuprawnionych na torowiskach, nasypach, wiaduktach, mostach, w wykopach i tunelach kolejowych, przechodzenia pod wagonami i między wagonami, przechodzenia i przejeżdżania przez tory w miejscach do tego nie wyznaczonych (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, Dz. U. z 2004 r. Nr 264, poz. 2637). Naruszenie tych przepisów ustanowionych z mocy art. 59 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym jest zagrożone karą nakładaną na mocy przepisów karnych, zawartych w art. 65 ust. 3 tej ustawy, stanowiącym, że „Kto wykracza przeciwko nakazom lub zakazom zawartym w przepisach porządkowych

obowiązujących na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych wydanych na podstawie art. 59 ust. 8 podlega karze grzywny”.

Przepisy ustaw i rozporządzeń nie warunkują wstępu na teren kolejowy jakimkolwiek wygrodeniem czy ostrzeżeniem, wskazując jednocześnie na dopuszczalność wstępu jedynie w miejscach dozwolonych i przekraczania torów wyłącznie w miejscach wyznaczonych.

(opinia Instytutu (...) – Zakładu (...) k. 513-524)

Pierwotną przyczyną wypadku, jakiemu uległ powód w dniu 19 kwietnia 2015 r. było jego nieuprawnione przebywanie na obszarze kolejowym i przechodzenie przez tory w miejscu do tego niewyznaczonym.

Jedynym sprawcą wypadku był powód, który w chwili wypadku znajdował się pod wpływem alkoholu i innych środków psychoaktywnych, co w znaczący sposób mogło przyczynić się do ograniczenia jego zdolności rozpoznawania zagrożenia i w ten sposób mogło doprowadzić do wypadku.

(opinia Instytutu (...) – Zakładu (...) k. 513-524)

Maszynista P. B. nie miał możliwości dostrzeżenia powoda w świetle reflektorów lokomotywy, mimo, iż powód był ubrany na kolorowo, ponieważ nie poruszał się po torowisku lub w bezpośrednim jego sąsiedztwie (wzdłuż torowiska), a poruszał się prostopadłe do kierunku jazdy lokomotywy czyli prostopadłe do torowiska.

(opinia biegłego sądowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego A. L. k. 429-434 w zw. z uzupełniającą opinią tego biegłego k. 470-482)

Obowiązkiem maszynisty nie było dostrzeżenie przeszkody, która nie zagrażała bezpieczeństwu ruchu kolejowego. Wymaganie od maszynisty reakcji w postaci wdrażania nagłego hamowania przy każdym spostrzeżeniu na torze przedmiotu o niezidentyfikowanym kształcie, o ile nie zagraża on bezpieczeństwu jazdy pociągu, uniemożliwiłoby całkowicie normalny ruch pociągów.

Nawet przy jeździe pociągu z prędkością 40 km/h w każdej sekundzie pokonuje on drogę ponad 11 metrów, co znacząco skraca odległość do miejsca wymaganego zatrzymania. Wówczas nawet wdrożone nagłe hamowanie okaże się nieskuteczne, ponieważ zatrzymanie nastąpi po przejechaniu przeszkody. Jest to jedna z przyczyn niemożności wymagania od maszynisty skutecznej reakcji w przedmiotowej sprawie.

(opinia Instytutu (...) – Zakładu (...) k. 513-524)

Zgodnie z instrukcją o sygnalizacji le-1 (E-1) § 12 ust. 6 pkt. 1 – maszynista powinien użyć sygnału dźwiękowego syreny lokomotywy w razie stwierdzenia konieczności zwrócenia uwagi pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu. Sygnał taki nadany przez lokomotywę na pewno ostrzegłby zbliżającego się do torów człowieka, pod warunkiem, że zbliżający byłby w pełni sprawny i nie znajdowałby się pod wpływem alkoholu lub środków farmaceutycznych.

(opinia biegłego sądowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego A. L. k. 429-434 w zw. z uzupełniającą opinią tego biegłego k. 470-482)

Maszynista P. B. prowadzący lokomotywę, która potrafiła powoda w dniu 19 kwietnia 2015 r. nie naruszył żadnych przepisów obowiązujących maszynistę lokomotywy.

(opinia biegłego sądowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego A. L. k. 429-434)

W dacie wypadku K. A. miał 19 lat.

Orzeczeniem Miejskiego Zespołu do Spraw Orzekania Niepełnosprawności powód został zaliczony do osób o znacznym stopniu niepełnosprawności.

Obecnie K. A. jest studentem trzeciego roku informatyki. Mieszka z rodzicami, których łączny dochód oscyluje na poziomie 3.200 zł miesięcznie. Powód pobiera zasiłek w wysokości 150 zł, otrzymuje stypendium w wysokości 650 zł. Na co dzień powód porusza się przy pomocy protezy kończyny dolnej, której zakup opiewa na kwotę 15-200 zł. Proteza wymaga wymiany co 2-3 lata.

(okoliczności bezsporne; orzeczenie k. 194; zeznania powoda - protokół z rozprawy z dnia 24.04.2018r. [adn.: 00:05:02 k. 549v.] w zw. z jego informacyjnymi wyjaśnieniami - protokół z rozprawy z dnia 28.04.2016r. [adn.: 00:02:59 k. 310-310v.]; zeznania świadka A. A. - protokół z rozprawy z dnia 28.04.2016 r. [adn.: 00:08:50 k. 310v.]

(...) S.A., którego środek transportu uczestniczył w wypadku, korzystał z ubezpieczenia OC pozwanego (...) S.A. w Ł.

(okoliczność bezsporna)

Pismem z dnia 25 września 2015 r. powód zgłosił szkodę (...) S.A., żądając zapłaty zadośćuczynienia w kwocie 150.000 zł, odszkodowania w wysokości 24.979 zł i przyznania renty na zwiększone potrzeby w wysokości po 1.500 zł miesięcznie.

Pozwany pismem z dnia 29 grudnia 2015 r. odmówił powodowi wypłaty odszkodowania z uwagi na brak winy ubezpieczającego za skutki wypadku. W uzasadnieniu swojego stanowiska pozwany wskazał, że do wypadku doszło z wyłącznej winy poszkodowanego, który będąc w stanie nietrzeźwości spowodował zagrożenie w ruchu kolejowym.

(zgłoszenie szkody k. 202-207; odmowa wypłaty świadczeń k. 236)

Przebieg i okoliczności zdarzenia w opisanym wyżej stanie faktycznym sąd ustalił na podstawie dołączonych do akt dokumentów, których wiarygodność i autentyczność nie zostały przez strony podważone i nie wzbudziły także zastrzeżeń sądu, a także na podstawie zeznań powoda oraz świadków.

W kwestii ustalenia odpowiedzialności stron sąd posłużył się wiedzą specjalistyczną w zakresie kolejnictwa – poprzez opinię biegłego z zakresu bezpieczeństwa transportu kolejowego A. L. i opinię Instytutu (...) – Zakładu (...), które należało w całości podzielić jako fachowe, rzetelne i wzajemnie się uzupełniające. Opiniujący biegli jednoznacznie stwierdzili, że jedynym sprawcą wypadku był powód, który pozostając się pod wpływem alkoholu i innych środków psychoaktywnych bezprawnie przebywał na obszarze kolejowym i przechodził przez tory w miejscu do tego niewyznaczonym. Biegli nie mieli wątpliwości, że maszynista P. B. prowadzący lokomotywę, która potrafiła powoda nie naruszył żadnych obowiązujących go przepisów. W szczególności biegli Instytutu (...) nie poparli wywodzonej przez powoda tezy, na której opierał on zasadność swego roszczenia, iż maszynista lokomotywy niewłaściwie obserwował przedpole jazdy i nie dostosował prędkości jazdy do możliwości obserwacyjnych tego przedpola, przez co nie zauważył znajdującego się na torach kolejowych powoda, nie użył sygnałów dźwiękowych celem ostrzeżenia powoda o niebezpieczeństwie i nie podjął manewru hamowania. Jak wykazało postępowanie dowodowe, ślady zderzenia znajdujących się na lokomotywie świadczą o tym, że powód nie poruszał się po torowisku lub w bezpośrednim jego sąsiedztwie (wzdłuż torowiska), lecz poruszał się prostopadle do kierunku jazdy lokomotywy czyli prostopadle do torowiska. Ustosunkowując się do zarzutów powoda, biegli Instytutu (...) podkreślili, iż obserwacja przedpola jazdy przez maszynistę jest wprawdzie jedną z wykonywanych przez niego czynności w ramach obowiązków, włącznie z odpowiednią reakcją na ewentualne przeszkody mogące zagrażać bezpieczeństwu prowadzonego przez niego pojazdu kolejowego, jednak nie jest to czynność zasadnicza, na której oparte jest bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Obowiązkiem maszynisty nie było dostrzeżenie przeszkody, która nie zagrażała bezpieczeństwu ruchu kolejowego, a wymaganie od niego reakcji w postaci wdrażania nagłego hamowania przy każdym spostrzeżeniu na torze przedmiotu o niezidentyfikowanym kształcie, o ile nie zagraża on bezpieczeństwu jazdy pociągu, uniemożliwiłoby całkowicie normalny ruch pociągów.

Zarazem dokumentacja zawarta w aktach sprawy nie budzi wątpliwości co do tego, że lokomotywa w chwili wypadku była sprawna, a maszynista legitymował się aktualnymi dokumentami i badaniami lekarskimi, w tym psychologicznymi, potwierdzającymi jego uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych.

W rozpoznawanej sprawie powód nie przedstawił żadnych dowodów wskazujących na jakąkolwiek nieprawidłowość zachowania maszynisty kierującego lokomotywą.

Sąd dał wiarę przeprowadzonym dowodom, jako że pozostawały one ze sobą zbieżne i wspólnie tworzyły logiczną całość.

Sąd oddalił wnioski dowodowe powoda zgłoszone w pozwie o dopuszczenie dowodu z opinii biegłych sądowych z zakresu: ortopedii, rehabilitacji, chirurgii plastycznej, psychiatrii i psychologii. W związku z oddaleniem powództwa badanie pozostałych okoliczności sprawy odnoszących się do skutków zdrowotnych, jakie wystąpiły u powoda w związku z wypadkiem było zbędne.

Sąd Okręgowy zważył:

Zgłoszone przez powoda roszczenia nie są uzasadnione.

W rozpoznawanej sprawie podstawę odpowiedzialności pozwanego stanowi przepis art. 822 kc w zw. z art. 435 § 1 k.c.

Przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony, przy czym uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może dochodzić roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela (art. 822 § 1 i § 4 k.c.).

W rozpoznawanej sprawie bezspornym było to, że przewoźnik – (...) S.A. w W., który odpowiadał za środek transportu – lokomotywę, która potrafiła powoda, w dacie wypadku był ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej w pozwanym (...) S.A. w Ł..

Zdarzeniem stanowiącym źródło odpowiedzialności był wypadek kolejowy, do którego doszło w dniu 19 kwietnia 2015 r., w którym poszkodowany został powód K. A..

Pozwany ubezpieczyciel (...) S.A. w Ł. – nie uznał jednak swojej odpowiedzialności za zaistnienie zdarzenia szkodowego i na etapie postępowania likwidacyjnego odmówił powodowi wypłaty jakichkolwiek świadczeń, wskazując, że do wypadku doszło z wyłącznej winy poszkodowanego, który będąc w stanie upojenia alkoholowego i pod wpływem innych substancji psychoaktywnych w sposób nieuprawniony znalazł się w obrębie torów kolejowych, po których poruszał się pojazd szynowy należący do przewoźnika.

Zgodnie z przepisem art. 435 § 1 k.c. prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.

Z przepisu jak wyżej wynika, że odpowiedzialność przewoźnika, oparta jest na zasadzie ryzyka. Reżim odpowiedzialności na zasadzie ryzyka w świetle art. 435 § 1 k.c. nakłada na przedsiębiorstwo odpowiedzialność tak za zawinione wyrządzenie szkody, jak i w sytuacji braku takiego zawinienia, a przesłanką jego odpowiedzialności jest normalny (adekwatny) związek przyczynowy pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa a szkodą, nie zaś zawinionym działaniem (zaniechaniem) przedsiębiorcy a szkodą. Odpowiedzialność ta więc powstaje bez względu na winę prowadzącego przedsiębiorstwo, a także bez względu na to, czy szkoda nastąpiła w warunkach zachowania

bezprawnego. Należy przez to rozumieć, że nie wyklucza jej fakt, że działalność przedsiębiorstwa była w pełni zgodna z prawnie określonymi wymaganiami.

Pozwany, wskazując na brak odpowiedzialności ubezpieczonego, powoływał się na przesłankę egzoneracyjną wynikającą wprost z art. 435 § 1 k.c. w postaci wyłącznej winy powoda K. A. Wina poszkodowanego jest przesłanką zwalniającą od odpowiedzialności przy zasadzie ryzyka, przy czym pojęcie winy ujmowane jest jako możliwość postawienia zarzutu. Chodzi tu o postępowanie bezprawne jednak w szerokim znaczeniu, bowiem zarzut może zostać także zbudowany na podstawie porównania zachowania się sprawcy (poszkodowanego) z ogólnymi zasadami postępowania w społeczeństwie. Wina poszkodowanego występuje także wówczas, gdy nie okaże on właściwej troski o swe własne interesy i wobec samego siebie, czyli nie doloży takiej staranności, jaką powinien przejawiać w danych okolicznościach człowiek rozsądny. Z przywołanego przepisu wynika, że odpowiedzialność przedsiębiorstwa wyłącza tylko takie zachowanie poszkodowanego, stanowiące wyłączną przyczynę szkody, które było zawinione. Istnieje więc normalny związek przyczynowy wyłącznie pomiędzy zawinionym zachowaniem się poszkodowanego a doznaną przez niego szkodą. Użyty w art. 435 § 1 k.c. zwrot „wyłącznie z winy” należy odnosić do przyczyny, gdyż konstrukcja przepisu została oparta na przeciwstawieniu przyczyn powstania szkody w płaszczyźnie przyczynowości, a nie winy. Ocena winy poszkodowanego jako okoliczności egzoneracyjnej jest dokonywana w kategoriach adekwatnego związku przyczynowego, a więc przewidziana w tym przepisie wyłączna wina w spowodowaniu szkody występuje jedynie wtedy, gdy zawinione zachowanie poszkodowanego było jedyną jej przyczyną. Wyłączenie odpowiedzialności przedsiębiorstwa w sposób niepodważalny następuje jedynie wtedy, że wina poszkodowanego, a w istocie przyczyna, jest rzeczywiście wyłączna, a zatem że w łańcuchu przyczyn zdarzenia brak wszelkich innych okoliczności, choćby przez osobę obciążaną odpowiedzialnością nie zawinionych, które jednak i poszkodowanemu (osobie trzeciej) nie mogą być przypisane. Gdy bowiem okoliczności takie istnieją, przedsiębiorcy nie można od odpowiedzialności uwolnić, gdyż wina poszkodowanego niepodobna wtedy zakwalifikować jako wyłącznej przyczyny powstałej szkody.

Odnosząc powyższe do okoliczności niniejszej sprawy podnieść należy co następuje.

Nie może podlegać żadnej dyskusji, że do zdarzenia polegającego na potrąceniu K. A. przez lokomotywę, za którą odpowiadał przewoźnik – (...) S.A. w W. doszło wyłącznie na skutek zawinonego działania powoda, polegającego na tym, że przechodząc przez tory w miejscu do tego niewyznaczonym oraz będąc pod wpływem alkoholu i środków psychoaktywnych, w sposób bezprawny, wtargnął on na obszar kolejowy,

łamając w ten sposób kardynalnie podstawowe reguły bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, wyznaczone obowiązującymi przepisami prawa wskazanymi w opisanym wyżej stanie faktycznym. Zachowanie się powoda było skrajnie, rażąco nieodpowiedzialne i nie ma żadnych okoliczności, które mogłyby podważyć ocenę, że brak jest jakiegokolwiek usprawiedliwienia dla takiego zachowania powoda. Fakt, iż pozwany znajdował się pod wpływem alkoholu i narkotyków, co w znaczący sposób mogło przyczynić się do ograniczenia jego zdolności rozpoznawania zagrożenia i w ten sposób mogło doprowadzić do wypadku, nie stanowi okoliczności usprawiedliwiającej zachowanie powoda.

Co równie istotne, nie ma podstaw do uznania, by ruch przedsiębiorstwa pozostawał w normalnym związku przyczynowym z powstaniem szkody. W toku postępowania nie ujawniono żadnych nieprawidłowości w działaniu przedsiębiorstwa, w szczególności: nieprawidłowości w zakresie systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń; nieprawidłowości zapisów z automatycznych rejestratorów danych; nieprawidłowości dotyczących stanu technicznego toru i nawierzchni oraz łączności radiowej i bezprzewodowej; nieprawidłowości w zakresie oświetlenia lokomotywy; nieprawidłowości środków podjętych przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji; nieprawidłowości w zakresie komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem; nieprawidłowości dotyczących stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia. Również maszynista P. B. prowadzący lokomotywę, która potrąciła powoda w dniu 19 kwietnia 2015 r. nie naruszył żadnych przepisów obowiązujących maszynistę lokomotywy. Przebieg całego zdarzenia wskazuje też, że nie można uznać, by ruch przedsiębiorstwa pozostawał w adekwatnym związku przyczynowym z wypadkiem. Otóż, jak wynika z oględzin lokomotywy na pudle lokomotywy nie stwierdzono śladów uderzenia poszkodowanego przez lokomotywę,

nie stwierdzono otarć na malaturze lokomotywy. Ślady uderzenia pozostawione na lokomotywie znajdują się tylko na jej bocznych elementach, bez śladów na zderzakach, zgarniaczach oraz czołownicy lokomotywy. Ze śladów zderzenia znajdujących się na lokomotywie można wysnuć wniosek, że powód poruszał się prostopadle do torowiska. W tej sytuacji maszynista P. B. nie miał możliwości dostrzeżenia powoda w świetle reflektorów lokomotywy, mimo, iż powód był ubrany na kolorowo, ponieważ nie poruszał się po torowisku lub w bezpośrednim jego sąsiedztwie (wzdłuż torowiska), a poruszał się prostopadle do kierunku jazdy lokomotywy czyli prostopadle do torowiska. Brak reakcji maszynisty na zbliżającego się uszkodzonego nie pozostaje więc w normalnym związku przyczynowym z wypadkiem, bo maszynista w ogóle nie mógł dostrzec powoda, który poruszając się prostopadle do torów i toru ruchu lokomotywy po prostu został uderzony przez jej boczne części.

Zawinione zachowanie uszkodzonego stanowi w tej sytuacji tak poważną i dominującą przyczynę wypadku, że w świetle przepisu art. 361 § 1 k.c., zgodnie z którym zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła, brak podstaw do uznania, że ruch przedsiębiorstwa pozostawał w adekwatnym związku przyczynowym z wypadkiem. Nie jest bowiem normalnym następstwem ruchu przedsiębiorstwa (i zachowania maszynisty) spowodowanie wypadku, w którym uszkodzony, idąc w środku nocy przez teren torowiska kolejowego, na którym zabroniony jest ruch pieszych, znajdujący się pod wpływem środków psychoaktywnych, do tego poruszając się prostopadle do kierunku ruchu lokomotywy (co uniemożliwiało maszyniście dostrzeżenie uszkodzonego), sam wpada na boczną część tejże lokomotywy, powodując u siebie szkodę.

Jak orzekł Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 18 maja 2012 r III PK 78/11- LEX nr 1216871, do odpowiedzialności na zasadzie ryzyka z art. 435 § 1 k.c. nie jest wymagana jakakolwiek nieprawidłowość działania podmiotu zobowiązanego, a wystarczającą przesłanką jego odpowiedzialności jest wyrządzenie szkody przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu. W przypadku winy uszkodzonego podmiot zobowiązany jest wolny od odpowiedzialności tylko wtedy, gdy wina jest wyłączną przyczyną szkody.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, a więc fakt, że jedyną, wyłączną przyczyną zdarzenia było obiektywnie nieprawidłowe, na gruncie adekwatnego związku przyczynowego, zachowanie powoda, powództwo podlegało oddaleniu.

Skoro powództwo zostało oddalone, to stosując zasadę odpowiedzialności za wynik sprawy na podstawie art. 98 k.p.c. na powodzie spoczywałby obowiązek zwrotu kosztów procesu.

Wprawdzie samo zwolnienie od kosztów sądowych nie uwalnia od obowiązku zwrotu stronie przeciwnej kosztów postępowania (art.108 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych), jednak mając na uwadze szczególną sytuację powoda związaną z jej kalectwem i brakiem odpowiednich dochodów sąd na zasadzie art.102 k.p.c. odstąpił od obowiązku obciążenia jej obowiązkiem zwrotu kosztów na rzecz strony przeciwnej.