

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 20 września 2018 roku Sąd Rejonowy dla Łodzi – Śródmieścia w Łodzi – X Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych zasądził od D. K. na rzecz Miejskiego Przedsiębiorstwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w Ł. kwotę 4.434,97 zł wraz z ustawowymi odsetkami za okres od 21 lutego 2015 roku do 31 grudnia 2015 roku i odsetkami ustawowymi za opóźnienie za okres od dnia 1 grudnia 2016 roku do dnia zapłaty oraz kwotę 672 zł tytułem zwrotu kosztów procesu, nie obciążając pozwanej kosztami sądowymi.

Powyższy wyrok zapadł na podstawie poczynionych przez Sąd Rejonowy następujących ustaleń:

Pozwana D. K. ma 53 lata (urodzona (...)), wykształcenie średnie. Pozwana była wcześniej pracownikiem (...) spółki z o.o. w latach 1987 – 1993, ostatnio wykonywała pracę zmywacza pojazdów.

W dniu 30 października 2012 roku, po ukończonym szkoleniu na motorniczego, pozwana otrzymała pozwolenie na kierowanie tramwajem.

W (...) spółce z o.o. pozwana została zatrudniona na podstawie umowy o pracę zawartej na okres próbny od 13 listopada 2012 roku do 31 stycznia 2013 roku na stanowisku motorniczego w pełnym wymiarze czasu pracy.

W ramach szkolenia wstępnego w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy pozwana odbyła w dniu 13 listopada 2012 roku instruktaż ogólny a w dniach 13 – 15 listopada 2012 roku instruktaż stanowiskowy na stanowisku motorniczy.

Na podstawie kolejno zawartych po sobie umów pozwana została zatrudniona na czas określony od 1 lutego 2013 roku do 31 sierpnia 2013 roku i od 1 września 2013 roku do 31 marca 2014 roku. Od dnia 1 kwietnia 2014 roku podstawę zatrudnienia pozwanej stanowi umowa zawarta na czas nieokreślony. Od początku zatrudnienia pozwana wykonuje pracę na stanowisku motorniczego w Zakładzie (...).

Wynagrodzenie pozwanej jest liczone według stawki godzinowej, w dacie zdarzenia była to stawka 16.60 zł za godzinę, a ostatnio była to stawka 17,50 zł za godzinę.

Miesięczne wynagrodzenie pozwanej, liczone jako ekwiwalent za niewykorzystany urlop wypoczynkowy, wynosiło 3.861,41 zł brutto.

Pozwana była szkolona z części teoretycznej przez W. T., który w latach 2013 – 2014 zajmował stanowisko zastępcy kierownika zajezdni nr 2 C., a wcześniej zajmował stanowisko specjalisty. Z części praktycznej była szkolona przez P. K. (1).

Podczas zajęć teoretycznych przedstawiane są techniki hamowania trzema rodzajami hamulców, to jest hamowanie zasadnicze elektrodynamiczne, hamulcami szynowymi i hamulcami szczękowymi. Motorniczy są informowani w jaki sposób zachowuje się tramwaj w przypadku zaniku napięcia, czy połamania odbieraka prądu przez co następuje utrata kontaktu z siecią. W ramach szkoleń praktycznych z kursantami na zajezdni ćwiczone są elementy jazdy awaryjnej, a także przy wyłączonych bateriach wagonu. Jest przekazywana informacja, że będąc w ruchu w przypadku wyłączenia sieci motorniczy powinien jak najszybciej rozpocząć hamowanie.

Podczas szkoleń motorniczy są również informowani kiedy powinni żądać badania komisyjnego, czyli zawsze wtedy gdy mają zastrzeżenia do stanu technicznego wagonu w czasie wypadku bądź przed wypadkiem. Mają przekazane, że jeżeli o badanie komisyjne nie poproszą to nie będzie ono wykonane, zwykle wtedy motorniczy podpisuje oświadczenie, że nie wnosi zastrzeżeń do stanu technicznego wagonu.

W przypadku gdy motorniczy zgłasza zastrzeżenia do stanu technicznego wagonu zostaje on zaplombowany i w kolejnych dniach przeprowadzane jest komisyjne badanie.

W trakcie szkoleń pozwana była uczona hamowania awaryjnego, nagłego.

Obowiązująca „Instrukcja dla kierujących pojazdami komunikacji miejskiej” z 2005 roku w § 7 ust. 13 pkt. 3 nakłada na kierujących obowiązek zatrzymania pojazdu poza przystankami m.in. w przypadku przerwy w dopływie prądu.

Zgodnie § 20 ust. 1 komisyjne badanie stanu technicznego wagonów, poza sytuacjami obowiązkowymi jak przykładowo wypadek śmiertelny, czy wykolejenie, odbywa się na żądanie motorniczego, który spowodował wypadek. Można odstąpić od komisyjnego badania, gdy motorniczy nie wnosi zastrzeżeń do stanu technicznego wagonu oraz podpisze oświadczenie na tą okoliczność (ust. 2)

Zgodnie § 28 ust. 1 w miejscach, w których są prowadzone prace torowe lub drogowe motorniczy obowiązany jest zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość poniżej 10 km/h, w razie konieczności zatrzymać pojazd. Do wozów wieżowych i drabin stojących nie wolno podjeżdżać na odległość mniejszą niż 20 metrów.

Z „Instrukcją dla kierujących pojazdami komunikacji miejskiej” pozwana zapoznawała się w trakcie szkolenia dla motorniczych. Treść instrukcji była omawiana w czasie dyskusji dotyczących nieprawidłowych zachowań motorniczych.

W dniu 19 sierpnia 2014 roku pozwana rozpoczęła pracę o godzinie 6:00. Kierowała tramwajem linii 16A/11, wagonami nr (...) i (...).

Przed wyjazdem pozwana sprawdziła wagony, co należy do jej obowiązków w ramach codziennej obsługi. Sprawdziła ułożenie pantografów, działanie przetwornicy, działanie hamulców szynowych z przetwornicy i bez, działanie drzwi, świateł i kasowników. Do pierwszego przystanku sprawdzała także czy działają hamulce szczękowe. Pozwana stwierdziła, że wszystko działa bez zarzutu.

Wagon miał dobry rozruch. Szybko rozpędzał się do prędkości 40 km.

Generalnie pozwana jeździła na trasie H. – K.. Tego dnia jechała przez Aleję (...) z uwagi na prace na skrzyżowaniu ul. (...).

W tym okresie kiedy miało miejsce zdarzenie była inna organizacja ruchu. Przystanki były zorganizowane przy ul. (...) i przy ul. (...).

Na trasie pomiędzy przystankami R. i W. były dwa izolatory. Jeden izolator znajdował się za ulicą (...) na wysokości Hali Sportowej. Drugi izolator znajdował się przed przystankiem przy ulicy (...).

W dniu 19 sierpnia 2014 roku trzech pracowników pogotowia sieciowego M. S., A. A. i M. K. zostało skierowanych do naprawy zerwanego podwieszenia sieci. Na miejscu stwierdzili, że podwieszka nie została wyrwana tylko doszło do wysunięcia uchwyty podwieszki. Czynność remontowa miała polegać tylko na zapięciu podwieszki z powrotem. Sama naprawa mogła potrwać 2 – 3, do 7 minut.

Prace były wykonywane na Al. (...) przed ul. (...) patrząc w kierunku Ronda (...) na odcinku między przystankiem a kładką. Samochód techniczny znajdował się bliżej przystanku zlokalizowanego przy ulicy (...).

Samochód pogotowia sieciowego z podnoszonym podestem ruchowym został umieszczony w taki sposób aby wagony mogły swobodnie przejeżdżać. W samochodzie technicznym zostały włączone sygnały świetlne pomarańczowe, światła awaryjne.

Podest został skręcony i przygotowany do prac przed wyłączeniem napięcia.

Nie ma praktyki ustawienia słupków sygnalizujących o pracach. Pachołki stosuje się kiedy prace są wykonywane na środku skrzyżowania, gdzie jest ruch samochodowy. W tym przypadku pachołki nie zostały ustawione.

M. S. zgłosił dyspozytorowi Zakładów (...) potrzebę wyłączenia napięcia informując, że będzie to okres czasu od 10 do 15 minut. Dyspozytor, jeżeli jest napięcie wyłączone, następnie powiadamia brygadę remontową o wyłączeniu napięcia i na jakim odcinku napięcie jest wyłączone. Wyłączenia napięcia dokonuje jeszcze inna brygada.

Prąd został wyłączony pomiędzy izolatorami znajdującymi się na ulicy (...).

Wyłączenie napięcia miało miejsce od 08:18 do 08:35, przy czym czas ten wynikał też z tego, że pozwana uderzyła w pojazd techniczny do czego doszło o godzinie 08:21.

Na podeście samochodu stało dwóch pracowników A. A. i M. K..

Pozwana jechała Aleją (...) od ul. (...) w kierunku do ronda (...). Ruszyła z przystanku Politechniki – R.. Z daleka, kiedy stała na przystanku, widziała wóz techniczny, widziała pracujące na podnośniku dwie osoby i trzecią stojącą przed wozem.

W tramwaju, którym kierowała pozwana, byli na tej trasie pasażerowie.

M. S. stał w odległości około 2 metrów od samochodu technicznego. Tramwaj kierowany przez pozwaną dostrzegł po tym jak wyłączono prąd i wszystko było przygotowane do rozpoczęcia prac. Nadjeżdżający wagon, który nie zwalniał, zauważył w okolicach kładki przy hali sportowej, za ul. (...) patrząc w kierunku ronda. Widząc nadjeżdżający tramwaj M. S. rozpoczął dawać znaki, że są prowadzone prace i żeby tramwaj zahamował. Polegało to na tym, że stał na środku torowiska i machał obydwoma rękoma.

Ruch ręką wykonany przez pracownika pozwana oceniła jako wskazówkę, w którym miejscu ma się zatrzymać.

Tramwaj, którym kierowała pozwana jechał cały czas z tą samą prędkością, nie widać było żeby zwalniał.

Pozwana stosowała hamowanie podstawowe i szynowe, które nie działało. W pewnym momencie wcisnęła także pedał jazdy.

Na panelu pulpitu są lampki kontrolne, które zapalają się światłem ciągłym, w przypadku utraty napięcia w sieci albo utraty kontaktu odbieraka z siecią. Przystają także działać przetwornice w rezultacie czego zapada cisza.

W przypadku gdy zanika napięcie w górnej sieci, co sygnalizuje lampka kontrolna, motorniczy powinien rozpocząć manewr hamowania.

Po przejechaniu izolatora pozwana spostrzegła, że wszystkie lampki na pulpicie zapaliły się, co sygnalizowało brak prądu w sieci.

Zapalające się lampy na pulpicie pozwana mogła dostrzec 10 - 20 metrów za izolatorem.

Pozwana spostrzegła także, że na woltomierzu wskazówka spadła poniżej 20V. Strzałka na woltomierzu po tym jak się przesunęła w lewą stronę nie wróciła na powrotne miejsce, co oznaczało brak niskiego napięcia.

Pantografy tramwaju uderzyły w podnośnik.

Po uderzeniu cały tramwaj zatrzymał się za samochodem technicznym, praktycznie na przystanku tramwajowym. Do przystanku dojechał pierwszy skład wagonu.

W wyniku zdarzenia zniszczony został wóz naprawczy i pantografy w obydwu wagonach.

Zaraz po zdarzeniu wobec elektromonterów pozwana tłumaczyła, że ich nie zauważyła.

Następnie pozwana podała, że nie zadziałały hamulce, wskazywała na brak napięcia.

W raporcie z dnia 19 sierpnia 2014 roku złożonym zaraz po zdarzeniu powódka oświadczyła, że stan technicznych wagonów był dobry, bez zastrzeżeń. Raport powódki przyjął dyspozytor ruchu J. B..

W raporcie sporządzonym w dniu 19 sierpnia 2014 roku o godzinie 08:50 J. B. odnotował uwagi jakie zgłosiła pozwana a mianowicie, że do kolizji przyczyniło się złe zabezpieczenie wykonywanych prac sieciowych.

W opisie zdarzenia złożonym pracodawcy pozwana podała, że po przejechaniu ul. (...) z daleka widziała samochód naprawczy (...). Rozpędzonym ponad 30 km na godzinę tramwajem zaczęła hamowanie przez izolator. Tramwaj będąc przed izolatorem wytracał prędkość, natomiast po przejechaniu izolatora przestał hamować, nie wytracał prędkości, wpadł w poślizg, zapaliły się wszystkie lampki na pulpicie wskazujące na brak napięcia w sieci, zablokowały się koła. Pozwana stwierdziła także, że skład, którym kierowała był sprawny technicznie przed izolatorem, a po przejechaniu izolatora wagony były niesprawne.

Pozwana nie miała informacji z centrali ruchu o wykonywanych pracach ani o wyłączeniu napięcia w sieci trakcyjnej.

Zdarzają się sytuacje braku napięcia w sieci także z innych przyczyn niż wykonywane prace. Może dojść także samoczynnego wyłączenia napięcia przez podstację. Takie wyłączenia mogą wynikać z przeciążeń, awarii. Motorniczowie nie są powiadamiani o takich włączeniach prądu w sieci.

Takie sytuacje pozwana miała często. Zdarzało się, że pozwana przejeżdżała pozbawiane prądu odcinki 10 - 20 metrów. Pozwana wiedziała wtedy, że w sieci nie ma napięcia, gdyż zapalały się lampki na pulpicie.

O chwilowych brakach napięciach motorniczy nie są przez centralę informowani.

Centrala ruchu zawiadamia motorniczych tylko o włączeniach w napięciu sieci w przypadku dłuższych prac np. remontowych przy naprawie torów.

O wyłączeniu napięciu sieci trwającym 5 – 15 minut motorniczy nie są informowani.

Kłapy do luzowników w składzie kierowanym przez pozwaną zostały otwarte po zdarzeniu do czynności holowania tramwaju.

Tramwaje kierowane przez pozwaną zostały po zdarzeniu zholowane do zajezdni. Tego samego w obecności pozwanej na hali przeglądowej dokonano sprawdzenia działania hamulców szynowych z baterii w warunkach postoju. Działy prawidłowo na obydwu wagonach składu. Hamulce opadły na szynę, co świadczyło o tym, że są zasilane i działają. Badanie zostało wykonane na polecenie E. S. – Kierownika Zakładu (...), gdyż obecna na hali pozwana pracownikom hali relacjonowała problemy z wagonem.

Po wskazanym badaniu E. S. polecił mistrzowi, aby po montażu sprawnych pantografów jeszcze raz sprawdził pozostałe obwody hamowania elektrodynamicznego.

Po naprawie podstaw pod pantografy i zamontowaniu sprawnych pantografów dokonano w dniu 22 sierpnia 2014 roku prób hamowania wagonami (...) i (...). Zarówno przy napięciu w sieci (pracującej przetwornicy) jak i jego braku (korzystając tylko z baterii) tramwaje hamowały bez zastrzeżeń. Wyniki badań testowych hamowania tramwaju przy prędkości 30 km/h były następujące: hamowanie normalne z przetwornicą - 24 metry, hamowanie normalne bez przetwornicy - 35 metrów, hamowanie awaryjne bez przetwornicy - 20 metrów.

Symulacja braku zasilania polegała na ściągnięciu pantografów, czyli odizolowaniu wagonów od sieci. Nawet w tym przypadku wagony zahamowały elektrodynamicznie. Testy wykazały sprawność hamulców szczękowych i szynowych.

Na hali, w której dokonywane są testy, znajduje się przerywacz - izolator sekcyjny.

Wagony nie były poddane komisijnemu badaniu, ponieważ pozwana nie wносиła oficjalnych zastrzeżeń do sprawności technicznej wagonów. Komisyjne badanie ma miejsce wtedy, gdy motorniczy złoży oświadczenie o zastrzeżeniach do stanu technicznego.

Tramwaj, którym kierowała pozwana, ma trzy rodzaje hamulców: elektrodynamiczne, szczękowe, które w zasadzie służą do umiejscowienia pojazdu przy częściowym zdjęciu zasilania oraz hamulce szynowe.

Przypadki odmowy hamowania tramwaju są częste. Nie ma jednak takiej możliwości aby tramwaj całkowicie odmówił hamowania. Może mieć miejsce sytuacja, że hamulce szczękowe zablokują się co może wystąpić w niesprzyjających warunkach atmosferycznych, wagon wtedy wpada w poślizg, gdyż pełne zaciśnięcie się szczęk na bębnach hamulcowych może spowodować zablokowanie kół. Zawsze to jednak pozostawia ślad w postaci płaszczyzn. W przypadku zdarzenia z udziałem pozwanej w dniu 19 sierpnia 2014 roku takie zmiany nie zostały zarejestrowane.

W dniu zdarzenia nie występowały opady atmosferyczne, tory były suche.

Musiałby nastąpić całkowity zanik napięcia z baterii aby odmówiły posłuszeństwa wszystkie hamulce, ale w tej sytuacji i tak zadziałałyby luzowniki, gdyż one działają mechanicznie, zaciska je sprężyna. Używając tego typu hamulca tramwaj powinien się zatrzymać.

Przy normalnym hamowaniu i w pełni naładowanych bateriach droga może wynieść 30 metrów, przy rozładowanych bateriach droga hamowania jest dłuższa. Na samych hamulcach szczękowych przewidziana jest droga hamowania 43 metry.

Gdy hamulce szczękowe są świeżo wyregulowane to droga hamowania powinna wynosić około 40-50 metrów. Po codziennym użytkowaniu droga hamowania może wynieść nawet 100-150 metrów, ale pod warunkiem, że upłynęło dużo czasu od wyregulowania szczęk. Normalnie wagon jeździ przez 18 godzin od jednego wyregulowania do kolejnego wyregulowania. Regulacja jest dokonywana dopiero po zjeździe wagonu na zajezdnię. Wskazane wyżej wartości dotyczą wagonów pustych i prędkości początkowej 30 km/h. Przy napełnionym wagonie długości hamowania będą większe.

W składzie tramwajowym jest osiem luzowników. Ręczne opuszczenie któregokolwiek z nich powoduje ograniczenie siły hamowania do 1/8.

L. służą tylko do zaparkowania, umiejscowienia wagonu, natomiast nie służą do hamowania. Przed wyjazdem motorniczy odpowiada za to czy ma pozapinane luzowniki.

Według kalkulacji powoda koszty naprawy uszkodzonego balkonu drewnianego z barierkami i podłogą samochodu wieżowego wyniosły 3.650 zł, koszt wymiany pantografu w wagonie (...) wyniósł 348,02 zł, koszt wymiany pantografu w wagonie (...) wyniósł 336,95 zł.

Pismem z dnia 9 lutego 2015 roku powód wezwał pozwaną do zapłaty kwoty 4.434,97 zł tytułem naprawienia szkody w terminie 7 dni. Wezwania pozwana odebrała w dniu 13 lutego 2015 roku.

U powoda obowiązuje „Instrukcja eksploatacji sieci trakcyjnej i urządzeń sieciowych” ze stycznia 2003 roku. Zgodnie z instrukcją – pkt. 3.3.1 – wyłączenie i włączenie napięcia w sieci trakcyjnej może być awaryjne i planowe lub związane z ratowaniem życia lub mienia. Instrukcja nie nakłada na pracowników Zakładu (...) obowiązku informowania motorniczych o fakcie wyłączeniu napięcia w sieci trakcyjnej.

Rejestrator w wagonie nie zarejestrował samego momentu kolizji wagonu z pojazdem technicznym.

W przypadku użycia hamulców szynowych, czyli hamowania awaryjnego, zwykle obraz z monitoringu zanika.

Podana przez pozwaną odległość między przystankiem przy ul. (...) a izolatorem określona jako 80 metrów nie odpowiada odległości rzeczywistej. Długość odcinka między ul. (...) a kładką przejścia nad Al. (...) wynosiła orientacyjnie 350 metrów, natomiast między kładką a ul. (...) wynosiła 550 metrów.

Odcinek pokonany przez tramwaj odbywany jedynie na dystansie pomiędzy izolatorami mógł wynosić około 400 metrów.

Jeden izolatorów w chwili zdarzenia był umiejscowiony przed kładką przejścia dla pieszych (patrzac zgodnie z kierunkiem ruchu tramwaju), a drugi oraz przed ulicą (...). Po minięciu izolatora przed kładką tramwaj znalazł się na obszarze pozbawionym możliwości czerpania energii z sieci trakcyjnej. Od tej chwili energia elektryczna czerpana była z baterii akumulatorów znajdujących się w tramwaju.

W trakcie jazdy po odcinku wyłączonym z zasilania trakcyjnego tramwaj dojechał do miejsca, gdzie ustawiony był samochód pogotowia sieciowego. Odległość pomiędzy początkiem obszaru sieci wyłączonej z zasilania a miejscem postoju pogotowia wynosiła ponad 400 metrów.

P. na pewno nie było umiejscowiona bliżej niż w okolicy 7 słupa od izolatora. To wynika z nagrania z monitoringu. 7 słup daje odległość około 350 metrów. Odległość 350 metrów jest odległością minimalną.

Wóz techniczny nie mógł znajdować się pod albo tuż za kładką. Nie potwierdza tego zapis z monitoringu. Tramwaj kierowany przez pozwaną ostatecznie zatrzymał się na wysokości przystanku przy ul. (...).

Przed dojechaniem do kładki pozycja woltomierza zauważona przez kierującą wskazywała na napięcie rzędu 40 V, co świadczy o napięciu nominalnym baterii akumulatorów. W momencie wjechania na obszar pozbawiony zasilania wskazania te spadły, pokazując poziom poniżej 20 V. Fakt braku zasilania potwierdzało zapalenie się diod na tablicy rozdzielczej.

Rozwiązania konstrukcyjne w tramwaju kierowanym przez pozwaną pozwalają na realizację procesu hamowania w warunkach utraty zasilania sieciowego w następujący sposób: 1) elektrodynamicznie, tzw. służbowe; 2) tzw. szynowe; 3) mechanicznie przy pomocy układu szczękowego.

Hamowanie elektrodynamiczne ma pełną skuteczność przy napięciu znamionowym sieci. W tym przypadku hamulce zasilane były nie z sieci trakcyjnej, ale z akumulatorów. Ponieważ napięcie znamionowe spadło z 40 V do poniżej 20 V, to siłą rzeczy ograniczona zostaje wartość prądu zasilającego. Także hamulce szynowe w przypadku zaniku napięcia z sieci zasilane są z baterii akumulatorów.

Hamulce mechaniczne uruchamiane są w chwili puszczenia pedału czuwaka. Zasada wytracania prędkości polega na wywołaniu tarcia pomiędzy obracającym się bębniem hamulcowym a układem nieruchomych szczęk. Ich funkcjonowanie nie zależy od sposobu zasilania instalacji tramwaju. Wskazywany przez pozwaną poziom naładowania baterii mógł w istotny sposób ograniczyć skuteczność hamowania dwoma z wymienionych sposobów - elektrodynamicznym oraz szynowym.

W pełni wykorzystany mógł być tylko hamulec mechaniczny. Sygnalizowany przez pozwaną przypadek zablokowania hamulca nie może być brany pod uwagę. W sytuacji, gdy dochodzi do zakleszczenia szczęk na bębnie hamulcowym koło zostaje zatrzymane w swoim ruchu obrotowym, ale tramwaj, mając znaczną bezwładność, nadal się porusza. Powoduje to, że w miejscu styku koła jezdnego z głową szyny występuje tarcie ślizgowe. Efektem jego pojawienia się jest ścieranie się materiału, widoczne później w postaci odkształcenia krzywizny tarczy koła. Ze względu na panujące wówczas warunki atmosferyczne - szyny suche, tarcie to byłoby w pełni rozwinięte i nie dochodziłoby do ślizgania się kół po szynie. W rozpatrywanym przypadku oględziny tramwaju przeprowadzone przez pracowników MPK nie ujawniły śladu tarcia na kołach, co jednoznacznie wskazuje na ich toczenie się podczas hamowania tramwaju.

Zapis monitoringu może wskazywać na to, iż pozwana faktycznie podjęła próbę zatrzymania tramwaju przed samochodem pogotowia sieciowego. Urwanie zapisu w trakcie jazdy, a następnie wznowienie po całkowitym zatrzymaniu tramwaju, może wskazywać, że stan naładowania baterii był niewystarczający na prowadzenie nagrania. Wynikałoby to z faktu, że poziom energetyczny baterii został w znaczący sposób obniżony w chwili próby uruchomienia przez kierującą hamulców zasilanych elektrycznie. Obciążały one baterie na tyle, że ilość zgromadzonej energii nie pozwoliła tak na wywołanie normalnego działania hamulców jak i obsługę urządzeń wewnętrznych. S. baterii nie można potwierdzić w żaden sposób. Podczas prób tramwaju po przeprowadzeniu jego naprawy nie dokonano żadnych pomiarów odnoszących się do akumulatorów. Z tego powodu przedstawiona wyżej hipoteza może być traktowana jako bardzo wiarygodna, ale niepewna.

Z zapisów monitoringu wynika, że próba hamowania została podjęta przez pozwaną w chwili, gdy tramwaj znajdował się przy piątym słupie trakcyjnym. Odcinek dzielący tramwaj od samochodu pogotowia mógł oscylować wokół 80 metrów. Przy prawidłowo działających wszystkich hamulcach (bez przetwornicy) był on wystarczający do zatrzymania tramwaju i uniknięcia najechania na pojazd pogotowia. Zakładając jednak, że efektywność hamulców zasilanych elektrycznie była znikoma to droga hamowania wynikałaby wyłącznie z użycia hamulca mechanicznego. Długość drogi hamowania mogła wynosić 100 m.

Koszt naprawy pantografu w wagonie nr (...), pantografu w wagonie nr (...) oraz balkonu drewnianego samochodu wieżowego wyniósł łącznie 4.434,97 zł netto, 5.455,01 zł brutto.

Tramwaj w momencie przeprowadzenia badań był w 100% sprawny technicznie.

Przy przyjęciu treści § 7 ust. 13 pkt. 3 instrukcji, która nakłada na kierujących obowiązek zatrzymania pojazdu w przypadku przerwy w dopływie prądu, zachowanie pozwanej nie było prawidłowe.

Jeżeli pozwana rozpoczęłaby manewr hamowania zaraz po wjechaniu na odcinek pozbawiony napięcia to przy prędkości początkowej 45 km/h długość drogi hamowania mogła wynosić 156 m, tymczasem długość odcinka, na którym mogło odbyć się hamowanie pomiędzy kładką a ul. (...) wynosiła orientacyjnie 550 metrów. Odcinek pokonany przez tramwaj był krótszy od podanego, bowiem jego ruch odbywał się jedynie na dystansie pomiędzy izolatorami i mógł wynosić około 400 metrów. Porównanie wyznaczonych wartości: $156\text{ m} < 400\text{ m}$ oznacza, że rozpoczęcie hamowania zaraz po wjechaniu na odcinek pozbawiony zasilania z sieci skutkowałoby zatrzymaniem tramwaju przed dojechaniem do miejsca postoju samochodu pogotowia technicznego. Jest to jest wariant, który zakłada, że tramwaj nie był do końca sprawny, to jest wariant, że napięcie spadło poniżej 20 woltów.

Powyższe okoliczności faktyczne zostały ustalone przez Sąd Rejonowy na podstawie dowodów dokumentów, zeznań zgłoszonych przez strony świadków, zeznań pozwanej oraz opinii z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego.

Sąd ten uznał, że sporna pomiędzy stronami była kwestia odpowiedzialności za spowodowaną w dniu 19 sierpnia 2014 roku kolizję. Sąd opierając się na pisemnej opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego oraz jego ustnej opinii uzupełniającej ustalił, iż przyczyną kolizji była nieprawidłowa technika jazdy pozwanej, albowiem gdyby zgodnie z obowiązującą „Instrukcją dla kierujących pojazdami komunikacji miejskiej” rozpoczęłaby manewr hamowania zaraz po wjechaniu na odcinek pozbawiony napięcia zatrzymałaby pojazd przed dojechaniem do miejsca postoju samochodu pogotowia technicznego i do zdarzenia by nie doszło.

Sąd meriti podkreślił, że biegły w pisemnej opinii podstawowej z 20 września 2017 roku od początku stanowczo podkreślał, że biorąc pod uwagę odległość dzielącą pozwaną od przeszkody miała ona techniczne możliwości uniknięcia kolizji z platformą roboczą; biegły jako nieprawdziwe, gdyż nie mające oparcia w dokumentacji (zapis z monitoringu), ocenił twierdzenia pozwanej, że samochód techniczny znajdował się pod kładką albo tuż za nią; jako nieprawidłową biegły ocenił wskazaną przez pozwaną odległość 80 m między przystankiem przy ul. (...) a izolatorem, jako że nie odpowiada ona odległości rzeczywistej wynoszącej ponad 300 metrów; jako nieprawdziwy biegły ocenił także sygnalizowany przez pozwaną przypadek zablokowania hamulca szczękowego, wyjaśniając, że gdy

dochodzi do zakleszczenia szczęk na bębnie hamulcowym koło zostaje zatrzymane w swoim ruchu obrotowym, ale tramwaj, mając znaczną bezwładność, nadal się porusza; powoduje to, że w miejscu styku koła jezdnego z głową szyny występuje tarcie ślizgowe, a jego efektem jest ścieranie się materiału, widoczne w postaci odkształcenia krzywizny tarczy koła; ze względu na panujące w chwili zdarzenia warunki atmosferyczne - szyny suche - tarcie to byłoby w pełni rozwinięte i nie dochodziłoby do ślizgania się kół po szynie; tymczasem oględziny tramwaju przeprowadzone przez pracowników MPK nie ujawniły śladu tarcia na kołach, co jednoznacznie wskazuje na ich toczenie się podczas hamowania tramwaju; biegły wyjaśnił przy tym, że w sytuacji wjechania w odcinek utraty zasilania sieciowego to właśnie hamulec szczękowy mógł być w pełni wykorzystany, albowiem przy przyjęciu twierdzeń pozwanej o niskim stanie naładowania baterii skuteczność hamowania sposobem elektrodynamicznym i hamulcami szynowymi mogła być w istotny sposób ograniczona.

Sąd I instancji wskazał, że w opinii podstawowej jednocześnie biegły zawarł stwierdzenie, że zachowanie powódki było prawidłowe, gdyż ze względu na stan techniczny tramwaju nie uzyskała na tyle dużej skuteczności hamowania, by zatrzymać tramwaj przed samochodem pogotowia (k. 324), ale oceną tą biegły oparł na wcześniejszym stwierdzeniu, że próbę hamowania – co wynikało z zapisu monitoringu – pozwana podjęła w chwili, gdy tramwaj znajdował się przy piątym słupie trakcyjnym, a zatem odcinek dzielący tramwaj od samochodu pogotowia mógł oscylować wokół 80 metrów, tymczasem długość drogi hamowania przy znikomej efektywności hamulców zasilanych elektrycznie była znikoma i mogła wynosić 100 m; przy prawidłowo działających wszystkich hamulcach (bez przetwornicy) odcinek 80 m był wystarczający do zatrzymania tramwaju i uniknięcia najechania na pojazd pogotowia.

Z przedstawionej wyżej oceny o prawidłowości zachowania pozwanej – co zauważył Sąd Rejonowy - biegły wycofał się składając ustną opinię uzupełniającą na rozprawie w dniu 12 stycznia 2018 roku - przede wszystkim biegły zmianę wniosków opinii wyjaśnił tym, że w opinii podstawowej nie brał pod uwagę zapisów obowiązującej u pracodawcy „Instrukcji dla kierujących pojazdami komunikacji miejskiej”, a dokładnie regulacji zawartej w § 7 ust. 13 pkt. 3; podkreślił, że przy przyjęciu zapisu instrukcji nakładającego na kierujących obowiązek zatrzymania pojazdu poza przystankami w przypadku przerwy w dopływie prądu, jego wnioski muszą być inne - gdyby bowiem pozwana faktycznie rozpoczęła manewr hamowania zaraz po wjechaniu na odcinek pozbawiony zasilania z sieci to skutkowałoby to zatrzymaniem tramwaju przed dojechaniem do miejsca postoju samochodu pogotowia technicznego; biegły zaakcentował przy tym, że do zatrzymania pojazdu przed samochodem technicznym winno nastąpić nawet przy założeniu wariantu, że tramwaj z uwagi na spadek napięcia poniżej 20 woltów, nie był do końca sprawny.

Sąd a quo zauważył nadto, że w pisemnej opinii uzupełniającej z dnia 23 lipca 2018 roku biegły dokonał dokładnego wyliczenia drogi hamowania pozwanej przy przyjęciu wynikającej z zapisu monitoringu prędkości tramwaju wynoszącej 45 km/h, wskazując, że długość drogi hamowania przy takiej prędkości początkowej mogła wynosić 156 m, tymczasem długość odcinka jaki tramwaj miał do pokonania na dystansie pomiędzy izolatorami wynosiła około 400 metrów, porównanie tych wartości dowodzi, że gdyby pozwana rozpoczęła manewr hamowania zaraz po wjechaniu na odcinek pozbawiony zasilania z sieci skutkowałoby zatrzymaniem tramwaju przed dojechaniem do miejsca postoju samochodu pogotowia technicznego.

W tym miejscu Sąd Rejonowy podkreślił, że ostateczne wnioski opinii biegłego są stanowcze - biegły podtrzymał je w trakcie kolejnej opinii ustnej złożonej na rozprawie w dniu 6 września 2018 roku; wskazał przy tym, że wyłączenie nagrania monitoringu nie zmienia jego opinii, gdyż jednoznaczny zapis z monitoringu do momentu, w którym się urwał zapis, wskazuje na minimalną odległość do której nie stał samochód pogotowia technicznego i była to odległość 350 metrów, tymczasem droga hamowania powinna wynieść 156 metrów przy przyjęciu prędkości 45km/h.

W ocenie Sądu meriti biegły rzeczowo i szczegółowo odniósł się nie tylko do twierdzeń pozwanej, ale i przesłuchanych w sprawie świadków. Wskazał nadto, że według twierdzeń świadków M. S., A. A. i M. K. samochód techniczny znajdował się bliżej przystanku zlokalizowanego przy ulicy (...) niż bliżej kładki co pozostaje w opozycji z twierdzeniami pozwanej (wg M. S. samochód stał przed przystankiem, wg A. A. 100-150 m od przystanku, wg M. K. może 50 metrów przed przystankiem). Zestawiając zeznania świadków z odmiennymi twierdzeniami pozwanej oraz z dostępnym nagraniem z monitoringu biegły ocenił, że samochód techniczny znajdował się przed słupem z izolatorem na wysokości

sklepu (...), bliżej siódmego słupa trakcyjnego, co dawało powodce minimalną odległość do pokonania wynoszącą 350 metrów.

Zdaniem Sądu Rejonowego biegły potwierdził także podnoszoną przez świadków okoliczność, że zapalenie się diod na tablicy rozdzielczej oraz spadek napięcia poniżej 20V, oznacza brak zasilania.

W ocenie Sądu I instancji ostateczne wnioski biegłego są spójne, poparte rzeczową argumentacją; biegły poza opiniami złożonymi na piśmie dwukrotnie także wydał ustną opinię na rozprawie, w czasie której obydwie strony miały możliwość zadawania biegłym pytań, wyjaśnienia swoich wątpliwości, zaś strony po złożeniu przez biegłego ostatecznej opinii na rozprawie w dniu 6 września 2018 roku, dalszych zastrzeżeń już nie zgłaszały, w szczególności nie wносиły o jej kolejne uzupełnienia bądź wydanie opinii przez innego biegłego.

Sąd ten podkreślił, że biegły na rozprawie w dniu 6 września 2018 roku odniósł się do wszystkich pytań i zastrzeżeń strony pozwanej, w tym dotyczących ewentualnego wpływu masy pasażerów na drogę hamowania, wyjaśnił, że obciążenie pasażerami, które wskazała powodka (około 70 osób łącznie w obydwu wagonach) mieściło się w granicach, nawet w pełni obciążony tramwaj zatrzymałby się na odległości nieprzekraczającej 156 m.

Z tych wszystkich względów Sąd Rejonowy ustalając zasadę odpowiedzialności pozwanej w całości oparł się na opinii biegłego prof. A. S., wysokość szkody została również ustalona w oparciu o opinię biegłego, której wnioski co do rozmiaru uszkodzeń i kosztów naprawy nie zostały skutecznie podważone.

Oceniając zeznania pozwanej Sąd I instancji nie dał jej wiary w takim zakresie w jakim twierdziła, że samochód techniczny znajdował się w chwili uderzenia pod kładką lub zaraz za nią, gdyż przeczą im spójne w tym zakresie zeznania świadków M. S., A. A. i M. K., jak również przywołane wyżej wnioski wywiedzione przez biegłego z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego. W świetle wniosków opinii biegłego Sąd ten nie dał wiary pozwanej także w takim zakresie w jakim twierdziła, że manewr hamownia rozpoczęła jeszcze przed pierwszym izolatorem - gdyby bowiem faktycznie tak było, to droga hamowania nawet przy założeniu, że napięcie znamionowe w wagonie spadło poniżej 20V, winna wynieść 156 m, co skutkowałoby zatrzymaniem tramwaju w bezpiecznej odległości od miejsca postoju samochodu pogotowia technicznego.

Sąd meriti nie dał wiary pozwanej w zakresie w jakim twierdziła, że szkolenie, które przechodziła nie obejmowało zachowań i technik hamowania w przypadku braku napięcia w sieci, bowiem zeznania przysłuchanych w sprawie świadków W. T. i P. K. (1), osób szkolących pozwaną, który to fakt pozwana przyznała, dowodzą, że podczas zajęć szkoleniowych motorniczy poznają techniki hamowania, są informowani w jaki sposób zachowuje się tramwaj w przypadku zaniku napięcia, czy nawet połamania odbieraka prądu, przez co następuje utrata kontaktu z siecią, a w ramach szkoleń praktycznych z kursantami na zajezdni ćwiczone są elementy jazdy awaryjnej, a także przy wyłączonych bateriach wagonu.

Sąd Rejonowy nie dał wiary pozwanej także w takim zakresie w jakim wskazywała, że wnioskowała o badanie komisyjne i że wniosek o takie badanie złożyła na piśmie do dyspozytorni, bowiem twierdzenia pozwanej w tym zakresie, w szczególności złożenia wniosku o wskazanej treści na piśmie są nieudowodnione, nadto przeczą im zeznania świadków E. S. i J. B., z których wynika, że wniosku o takie komisyjne badania pozwana nie składała; twierdzeniom pozwanej przeczy także raport jaki sama złożyła zaraz po zdarzeniu, w którym świadczyła, że stan techniczny wagonów był dobry, bez zastrzeżeń.

W ocenie tego Sądu powyższe oświadczenie należy odnieść do zapisu § 20 „Instrukcji dla kierujących pojazdami komunikacji miejskiej” zgodnie z którym komisyjne badanie stanu technicznego wagonów, poza sytuacjami obowiązkowymi wymienionymi w tym przepisie, odbywa się na żądanie motorniczego; można odstąpić od komisyjnego badania, gdy motorniczy nie wnosi zastrzeżeń do stanu technicznego wagonu oraz podpisze oświadczenie na tą okoliczność, podniósł, że przedmiotowo instrukcja była pozwanej znana.

Jako całkowicie nieudowodnione Sąd I instancji ocenił twierdzenia pozwanej o sabotażu dokonanym już po zdarzeniu, w trakcie przygotowania wagonów do holowania - w szczególności nieudowodnione są twierdzenia pozwanej o luzownikach pozostawionych w pozycji „odhamowanej” (90 stopni), zamiast w pozycji „zahamowanej” (czyli na 30-40 stopni), co według twierdzeń pozwanej mogło spowodować, że hamulce szczękowe nie zahamowały; twierdzeń pozwanej nie potwierdzili świadkowie A. C. i J. B., którzy dokonywali otwarcia klap do luzowników w składzie kierowanym przez pozwaną do czynności holowania tramwaju już po zdarzeniu.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Rejonowy uznał, że powództwo jako zasadne podlega uwzględnieniu w całości.

Wskazał, że roszczenie strony powodowej należy oceniać w kontekście art.114 k.p. regulującego zasady odpowiedzialności pracownika za szkodę wyrządzoną przez niego w mieniu pracodawcy, zaś zgodnie z treścią powołanego przepisu pracownik, który wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych ze swej winy wyrządził pracodawcy szkodę ponosi odpowiedzialność materialną według zasad rozdziału dotyczącego odpowiedzialności pracownika za szkodę wyrządzoną pracodawcy.

Sąd meriti uznał, że pomiędzy powstaniem szkody i niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem obowiązków pracowniczych musi istnieć normalny, adekwatny związek przyczynowy, zaś niewykonanie lub nienależyte wykonanie obowiązków pracowniczych następuje, jeśli sprawca szkody działa sprzecznie z ciężącym na nim obowiązkiem wynikającym z zawartej z pracodawcą umowy o pracę, przyjętych w zakładzie pracy zwyczajów, itp. lub też w sytuacji, kiedy nie podejmuje działania, pomimo tego, że powinien był to uczynić.

Powołał regulację art.114 k.p., określającą, że w celu pociągnięcia pracownika do odpowiedzialności należy przypisać mu winę nieumyślną lub rażące niedbalstwo (regulacja szkody powstałej w majątku pracodawcy z winy umyślnej pracownika regulowana jest w dalszej części Kodeksu), zaś dla właściwego zastosowania art. 114 k.p. ważne jest odpowiednie rozumienie pojęcia winy nieumyślnej.

Zdaniem Sądu I instancji – w zakresie formy winy nieumyślnej tradycyjnie rozróżnia się lekkomyślność i niedbalstwo. Lekkomyślność (*luxuria*) polega na tym, że sprawca nie ma zamiaru popełnienia czynu zabronionego, przewiduje on jednak, że jego zachowanie może wypełnić znamiona takiego czynu, ale bezpodstawnie przypuszcza, że tego uniknie; niedbalstwo (*negligentia*) polega na tym, że sprawca nie przewiduje możliwości popełnienia czynu zabronionego, jednakże powinien i mógł ją przewidzieć; rażące niedbalstwo można określić jako rodzaj ciężkiej winy nieumyślnej, której nasilenie wyraża się w całkowitym ignorowaniu przez pracownika następstw swojego działania, chociaż rodzaj wykonywanych obowiązków lub zajmowane stanowisko nakazują szczególną przezorność i ostrożność w działaniu (wyrok SN z dnia 11 września 2001 roku, I PKN 634/00, OSNP 2003/16/381).

Co do kolejnej przesłanki odpowiedzialności pracownika na podkreślenie – zdaniem Sądu Rejonowego - zasługuje fakt, że nie istnieje ustawowa definicja pojęcia szkody; doktryna wykształciła jednak ugruntowany pogląd w tej kwestii - przyjmuje się, że szkoda to uszczerbek w dobrach prawnie chronionych, doznany wbrew woli poszkodowanego; jeśli uszczerbek ten da się wyrazić w pieniądzu mówimy o szkodzie majątkowej i wówczas, dla uproszczenia szkodę można określić jako różnicę wartości majątku poszkodowanego sprzed zaistnienia zdarzenia szkodzącego i po wystąpieniu tego zdarzenia; Sąd Najwyższy zajął w tym zakresie stanowisko na polu prawa pracy stwierdzając, że szkodę należy rozumieć jako wyliczony rachunkowo uszczerbek w mieniu powierzonym pracownikowi (wyrok SN z dnia 12 marca 1982 roku, IV PR 39/82, LEX nr 14606).

W ocenie Sądu a quo w prawie pracy, na podstawie art. 116 k.p., na pracodawcy ciąży obowiązek udowodnienia m.in. wysokości zaistniałej szkody, pracownik zaś ponosi odpowiedzialność za szkodę w granicach rzeczywistej straty jaką poniósł pracodawca, zaś zgodnie z orzecznictwem SN w określaniu wysokości szkody zastosowanie ma art. 363 § 2 k.c. na mocy art. 300 k.p. – wysokość szkody ustala się według cen z daty wyrządzenia szkody, chyba że szczególne okoliczności wymagają uwzględnienia cen z innej daty (wyrok 7 sędziów SN z dnia 24 lutego 1989 roku III PRN 1/89, OSP 1990/7/279); górną granicą odpowiedzialności pracownika za szkodę z winy nieumyślnej jest zawsze trzymiesięczne wynagrodzenie osiągnięte przez niego.

Zdaniem Sądu Rejonowego w rozpoznawanej sprawie pozwana, reprezentowana w postępowaniu przez fachowego pełnomocnika, podnosiła, że nie ponosi odpowiedzialności za skutki wypadku z dnia 19 sierpnia 2014 roku, a jako przyczyny zdarzenia pozwana wskazywała wyłączenie napięcia w sieci, o którym nie została poinformowana, zły stan techniczny pojazdu – nie zadziałanie żadnego z hamulców, oraz niewłaściwe zabezpieczenie wykonywanych prac przez grupę remontową.

Stanowisko pozwanej – w ocenie Sądu rozpoznającego sprawę w I instancji - w świetle przeprowadzonych w sprawie dowodów jest nieuprawnione.

W pierwszej kolejności Sąd ten odniósł się do zarzutu braku poinformowania pozwanej o wyłączeniu napięcia w sieci, uznając, że na podstawie spójnych zeznań świadków ustalone zostało, że sytuacje braku napięcia w sieci zdarzają się często; motorniczowie nie zawsze są powiadamiani o włączeniach prądu w sieci, powiadomienia z reguły dotyczą dłuższych prac remontowych; o krótszych włączeniach napięcia w sieci, tego rodzaju jakie było objęte zdarzeniem, czyli w przypadku prostej naprawy trwającej do 7 minut, a nawet do 15 minut, motorniczy nie są informowani; sama pozwana przyznała, że takie sytuacje wjazdu na odcinku pozbawione prądu miała często; natomiast kluczowe znaczenie w sprawie wobec bezspornego faktu, że pozwana o wyłączeniu napięcia w sieci w dniu 19 sierpnia 2014 roku nie została powiadomiona ma to, że motorniczy wjeżdżając w odcinek pozbawiony prądu ma tego świadomość, gdyż sygnalizują to przede wszystkim lampki kontrolne, które zapalają się światłem ciągłym, nadto przestają działać przetwornice w rezultacie czego w tramwaju zapada cisza.

Sąd meriti podkreślił, że pozwana po przejechaniu izolatora spostrzegła, że wszystkie lampki na pulpicie zapaliły się, co zasadnie sama powiązała z brakiem prądu w sieci; z jej zeznań także wynika, że kiedy jeszcze stała na przystanku Politechniki – R., czyli długo przed izolatorem, widziała z daleka wóz techniczny i pracujące przy nim osoby, zatem nie tylko, że miała świadomość wykonywanych napraw, ale też w oparciu o zapalające się lampy na pulpicie miała wiedzę, że doszło do wyłączenia napięcia w sieci, którą powzięła zaraz po przejechaniu izolatora (10 - 20 metrów za izolatorem – co wynika z jej zeznań).

W ocenie Sądu Rejonowego przedmiotem oceny winno być zatem dalsze zachowanie pozwanej, w szczególności czy w związku z wyjechaniem na odcinek pozbawiony prądu ciążyły na niej jakieś powinności.

Sąd wskazał przy tym, że obowiązująca u pozwanego „Instrukcja dla kierujących pojazdami komunikacji miejskiej” z 2005 roku nakłada na kierujących obowiązek zatrzymania pojazdu poza przystankami m.in. w przypadku przerwy w dopływie prądu - § 7 ust. 13 pkt. 3; co więcej, zgodnie § 28 ust. 1 w miejscach, w których są prowadzone prace torowe lub drogowe motorniczy obowiązany jest zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość poniżej 10 km/h, a w razie konieczności nawet zatrzymać pojazd; do wozów wieżowych i drabin stojących nie wolno nadto podjeżdżać na odległość mniejszą niż 20 metrów.

W ocenie Sądu I instancji treść instrukcji była pozwanej znana, nawet omawiana na szkoleniu, a zatem pozwana winna mieć świadomość tego, że w przypadku wjazdu w obszar pozbawiony prądu powinna była doprowadzić do zatrzymania pojazdu, a zatem – w świetle wniosków biegłego - wjazd składu wagonowego w odcinek pozbawiony prądu mógł ograniczyć skuteczność hamowania sposobem elektrodynamicznym oraz szynowym, natomiast w pełni mogło być wykorzystane przez pozwaną hamowanie hamulcem mechanicznym, tzw. szczękowym; jako nieprawdopodobna w świetle wniosków biegłego pozostaje wersja pozwanej o zablokowaniu hamulców szczękowych - gdyby bowiem faktycznie do tego doszło w warunkach w jakim miało miejsce zdarzenie powstałby efekt w postaci ścierania się materiału, widoczny później w postaci odkształcenia krzywizny tarczy koła, zaś w rozpatrywanym przypadku ślady tarcia na kołach nie zostały ujawnione, zatem zarzut pozwanej nie zadziałania wszystkich hamulców oceniać zatem również należy jako bezpodstawny.

W oparciu o opinię biegłego Sąd meriti ustalił, że długość drogi hamowania przy prędkości początkowej 45 km/h winna wynieść 156 m, natomiast odcinek pokonany przez tramwaj na dystansie pomiędzy izolatorami wynosił około 400 metrów; co istotne wyliczenia te zakładają, że tramwaj nie był do końca sprawny, to jest, że napięcie spadło

poniżej 20 woltów, a zatem skuteczność hamowania sposobem elektrodynamicznym oraz szynowym była istotnie ograniczona; zatem gdyby pozwana rzeczywiście rozpoczęła manewr hamowania zaraz po wjechaniu na odcinek pozbawiony zasilania z sieci to winna spowodować zatrzymanie tramwaju przed dojechaniem do miejsca postoju samochodu pogotowia technicznego.

Sąd I instancji podniósł, że pozwana była szkolona z technik hamowania, jak również tego w jaki sposób zachowuje się tramwaj w przypadku zaniku napięcia, na szkoleniach motorniczym jest przekazywana informacja, że będąc w ruchu w przypadku wyłączenia sieci motorniczy powinien jak najszybciej rozpocząć hamowanie, a zatem podniesiony przez pozwaną zarzut złego stanu technicznego wagonu nie został w postępowaniu udowodniony; testy wykonane w dniu zdarzenia i w dniu 22 sierpnia 2014 roku wykazały poprawne działanie hamulców szynowych i szcękowych w obydwu wagonach składu zarówno przy napięciu w sieci jak i jego braku.

Jako bezpodstawny Sąd Rejonowy uznał zarzut pozwanej dotyczący niewłaściwego zabezpieczenia czy oznakowania prac wykonywanych przez grupę remontową, podnosząc, że w samochodzie technicznym zostały włączone sygnały świetlne pomarańczowe, światła awaryjne, co dowiodły zeznania świadków M. S. i A. A.; zarzut ocenił jako niezrozumiały, skoro pozwana przyznała, że zarówno pojazd techniczny jak i pracowników widziała i to ze znacznej odległości.

W ocenie Sądu I instancji w przedmiotowej sprawie doszło do zawinienia pozwanej – wina ta przyjęła formę winy nieumyślnej - w świetle przeprowadzonych dowodów, zwłaszcza wniosków opinii biegłego, przyczyną zdarzenia był zbyt późny podjęcie przez pozwaną manewru hamowania lub niewłaściwa technika hamowania, od pozwanej należało oczekiwać staranności i ostrożności, polegającej na stosowaniu się do obowiązujących ją procedur - „Instrukcji dla kierujących pojazdami komunikacji miejskiej”.

Pozwana, co podkreślił Sąd a quo, wiedziała, że znajduje się na odcinku pozbawionym prądu, a w chwili kiedy stwierdziła ten fakt znajdowała się w odległości od pojazdu technicznego pozwalającej na bezpieczne zatrzymanie przed pojazdem technicznym; porównanie drogi hamowania z dystansem jaki pozwana miała do odbycia pomiędzy izolatorami dowodzi, że dysponowała wystarczającym odcinkiem na zatrzymanie składu, przez co w rezultacie należało uznać, że wyłącznie winną powstania zdarzenia jest pozwana, które odpowiada za jego skutki.

Zdaniem Sądu meriti w rozpoznawanej sprawie strona powodowa wykazała rodzaj i wysokość szkód powstałych wskutek zachowania pozwanej - w wyniku zdarzenia uszkodzony został balkon drewniany z barierkami i podłogą samochodu wieżowego oraz pantografy w obydwu wagonach tramwaju, koszt ich naprawy wyniósł łącznie 4.434,97 zł netto, co potwierdziła opinia biegłego.

Mając powyższe na względzie, Sąd Rejonowy zasądził od pozwanej na rzecz strony powodowej żadaną kwotę 4.434,97 zł tytułem odszkodowania, uznając, że zasądzona kwota jest mniejsza od trzymiesięcznego wynagrodzenia jakie otrzymywała pozwana.

O ustawowych odsetkach Sąd ten orzekł na podstawie art. 481 § 1 k.c. w zw. z art. 300 k.p. przyjmując jako datę początkową termin 1 grudnia 2016 roku to jest dzień następujący po dniu wyznaczonym pozwanej do zapłaty należności zgodnie z wezwaniem.

O kosztach procesu Sąd I instancji orzekł na podstawie art. 102 k.p.c. zgodnie, z którym w wypadkach szczególnie uzasadnionych, sąd może zasądzić od strony przegrywającej tylko część kosztów albo nie obciążać jej w ogóle kosztami. Kierując się powyższą zasadą Sąd ten obciążył pozwaną kosztami procesu w części, to jest kosztami poniesionymi przez stronę powodową, na które złożyły się wydatki związane z ustanowieniem pełnomocnika (ustalone na podstawie § 12 ust. 1 pkt. 2 w zw. z § 6 pkt. 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu - Dz.U. z 2013 r. poz. 461) oraz koszty opłaty sądowej. Sąd natomiast zwolnił pozwaną w całości – zgodnie zresztą z jej wnioskiem - od powstałych w postępowaniu wydatków związanych

z przyznaniem wynagrodzenia biegłemu. Orzekając o powyższym Sąd Rejonowy wziął pod uwagę przed wszystkim sytuację majątkową pozwanej wykazaną w oświadczeniu o stanie majątkowych i rodzinnym.

Apelacją wniesioną w dniu 14 listopada 2018 roku pozwana zaskarżyła powyższy wyrok w części, tj. w zakresie w jakim Sąd zasądził od niej na rzecz strony powodowej odszkodowanie oraz koszty zastępstwa procesowego.

Skarżonemu rozstrzygnięciu zarzuciła:

1. naruszenie przepisów prawa procesowego, mające wpływ na wynik rozstrzygnięcia, tj. art. 233 § 1 k.p.c. w związku z art. 328 § 2 k.p.c. polegające na dowolnej, a nie swobodnej ocenie zgromadzonego materiału dowodowego przez:

a) wyprowadzenie na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego w postaci zeznań pozwanej D. K. oraz świadków J. B. i K. W. wniosków sprzecznych z zasadami logicznego rozumowania i doświadczeniem życiowym przez uznanie, że powód nie miał obowiązku informować pozwanej o wyłączeniu napięcia na trasie, którą pozwala obsługiwała;

b) pominięcie zeznań świadków P. K. (1), J. L. w zakresie wyżej wskazanym, mimo iż świadkowi ci potwierdzili, że monitorniczowie są informowani przez centralę o wyłączeniach prądu, oraz zaniechanie wskazania przyczyn, dla których Sąd odmówił tym dowodom wiarygodności i mocy dowodowej;

2. naruszenie przepisów prawa procesowego, mający wpływ na wynik rozstrzygnięcia, tj. art. 233 § 1 k.p.c., polegające na dowolnej, a nie swobodnej ocenie zgromadzonego materiału dowodowego przez:

a) uznanie, iż pozwano nie rozpoczęła manewru hamowania w chwili, kiedy tylko było to możliwe, mimo iż według stanowczych, spójnych i konsekwentnych zeznań powódki starała się ona zatrzymać pojazd, jednak nie było to możliwe z powodu nieprawidłowo działających hamulców i braku prądu nawet w bateriach, czyli akumulatorze;

b) oparcie się w tym względzie na lakonicznych i nieprecyzyjnych zapisach instrukcji dla kierujących pojazdami komunikacji miejskiej, zgodnie z którą w razie przerwy w dopływie prądu pojazd należy zatrzymać poza przystankiem, choć zapis ten nie stanowi, że należy to uczynić natychmiast, bez wzięcia przez Sąd pod uwagę, iż pojazd techniczny nie był z daleka widoczny ani dobrze oznakowany (co wynika z zapisu monitoringu), a powódka nie poinformowała pozwanej o wyłączeniu napięcia w sieci;

c) oparcie się w całości na opinii biegłego S., pomimo że biegły zmieniał treści swojej opinii w jej zasadniczym aspekcie, tj. początkowo w opinii pisemnej stwierdził, że pozwana zachowała się prawidłowo, a następnie w opinii ustanej, po zapoznaniu się z treścią lakonicznej Instrukcji dla kierujących pojazdami komunikacji miejskiej (która notabene znajdowała się w aktach już w czasie sporządzania przez biegłego pierwszej pisemnej opinii) uznał, że pozwana zachowała się nieprawidłowo, bez jasnego i rzetelnego wyjaśnienia zmiany stanowiska, co oznacza, że opinia ta nie jest na tyle rzeczowa, by mogła stanowić podstawę rokowania;

3. naruszenie przepisów prawa materialnego, to jest art. 117 k.p., zgodnie z którym pracownik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę w takim zakresie, w jakim pracodawca przyczynił się do jej powstania oraz nie ponosi ryzyka związanego z działalnością pracodawcy, przez jego niezastosowanie, w sytuacji gdy brak poinformowania pozwanej o wyłączeniu napięcia był ewidentnym przyczynieniem się powódki do powstania szkody.

Podnosząc powyższe zarzuty skarżąca wniosła o uchylenie wyroku i oddalenie powództwa w całości, ewentualnie o zmianę wyroku przez przyjęcie przyczynienia się powódki do powstania zaistniałej szkody w 90 % i obniżenie należnego jej odszkodowania w odpowiednim stopniu. Wniosła nadto o zasądzenie na jej rzecz kosztów postępowania przed sądem II instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Pismem z dnia 4 grudnia 2018 roku strona powodowa wniosła o oddalenie apelacji w całości oraz zasądzenie od pozwanej zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Zaskarżony wyrok Sądu Rejonowego jest prawidłowy i znajduje oparcie zarówno w zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym, jak i obowiązujących przepisach prawa.

Sąd Okręgowy aprobuje ustalenia faktyczne Sądu pierwszej instancji i przyjmuje je jako własne. Podziela również wszystkie wywody prawne zawarte w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku, nie znajdując żadnych podstaw do jego zmiany bądź uchylecia.

Przede wszystkim brak jest uzasadnionych podstaw do uwzględnienia zarzutu dokonania przez Sąd I instancji ustaleń faktycznych sprzecznych z zebraniem materiałem dowodowym i dokonanie nietrafnej oceny tego materiału.

Przepis art. 233§1 k.p.c. stanowi, iż Sąd ocenia wiarygodność i moc dowodów według własnego przekonania, na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału.

W ocenie Sądu Okręgowego skuteczny zarzut przekroczenia granic swobody w ocenie dowodów może mieć zatem miejsce tylko w okolicznościach szczególnych. Dzieje się tak w razie pogwałcenia reguł logicznego rozumowania bądź sprzeniewierzenia się zasadom doświadczenia życiowego (por. wyrok SN z 6 listopada 2003 r., II CK 177/02, niepubl.).

Podkreślenia wymaga, że dla skuteczności zarzutu naruszenia swobodnej oceny dowodów nie wystarcza stwierdzenie o wadliwości dokonanych ustaleń faktycznych, odwołujące się do stanu faktycznego, który w przekonaniu skarżącego odpowiada rzeczywistości. Koniecznym jest bowiem wskazanie przyczyn dyskwalifikujących postępowanie Sądu w tym zakresie.

W szczególności skarżący powinien wskazać jakie kryteria oceny dowodów naruszył Sąd przy ocenie konkretnych dowodów uznając brak ich wiarygodności i mocy dowodowej lub niesłusznie im je przyznając. Ponadto jeżeli z określonego materiału dowodowego sąd wyprowadza wnioski logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, to dokonana ocena nie narusza reguł swobodnej oceny dowodów i musi się ostać, choćby w równym stopniu, na podstawie tego materiału dowodowego można było wysnuć wnioski odmienne (post SN z 23 stycznia 2001 r., IV CKN 970/00, niepubl. wyrok SN z 27 września 2002 r., II CKN 817/00).

Zatem o dowolności można mówić wówczas, gdy Sąd ocenia dowody bez ich właściwej analizy, bądź też wbrew zdrowemu rozsądkowi lub zasadom logicznego rozumowania. Nie jest natomiast dowolną taka ocena, która – choć prowadzi do niekorzystnych dla strony powodowej konkluzji – to jednak jest logicznie i rzeczowo umotywowana.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt przedmiotowej sprawy wskazać należy, że Sąd I instancji prawidłowo przyjął, że strona powodowa nie miała obowiązku powiadomienia pozwanej o czasowym wyłączeniu napięcia na odcinku trasy.

Z zeznań świadków K. W. i J. B. nie wynika powyższy obowiązek, więcej – z zeznań tych osób złożonych w toku procesu przed Sądem I instancji wprost wypływa teza, że nie każdy przypadek braku napięcia jest motorniczym komunikowany. Słusznie więc Sąd meriti przyjął na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego, że ma to miejsce jedynie w przypadku braku napięcia trwającego przez dłuższy okres, zwłaszcza w przypadku wykonywania długotrwałych napraw.

Nadto na marginesie już tylko wskazać należy, że ustalenia Sądu Rejonowego poczynione w niniejszej sprawie, niesporne między stronami, wykazały, że wyłączenie prądu na odcinku torów na Al. (...), gdzie w tym czasie znajdowała się pozwana kierująca tramwajem, miało trwać od 2 do 7 minut, ponieważ tyle czasu miało zająć naprawienie zepsutej podwieszki. Nie można zatem zakwalifikować tej naprawy jako długotrwałej.

W ocenie Sądu Okręgowego w pełni racjonalne pozostaje nadto twierdzenie strony powodowej, że informowanie motorniczych o każdym bez wyjątku wyłączeniu zasilenia byłoby trudne do zrealizowania ponieważ takie wyłączenia zdarzają się bardzo często, a także mogłyby prowadzić do dekoncentracji motorniczych w związku z

nadmiarem komunikatów. Nadto nie jest pozbawione logiki twierdzenie, że bardzo często dochodzi do chwilowego i przypadkowego zaniku napięcia w sieci, o czym nawet pracownicy powodowej spółki nie wiedzą, a zatem nie mają żadnej możliwości informowania o tym motorniczych. Wobec możliwości wystąpienia takich właśnie przypadków z pomocą winna przyjść „Instrukcja dla kierujących pojazdami w komunikacji miejskiej”, a motorniczowie – przeszkoleni w tym zakresie - winni mieć świadomość, że brak napięcia może wystąpić w każdym momencie, dlatego też w takich sytuacjach wymaga się od nich szczególnej ostrożności i skupienia w prowadzeniu pojazdów. Każdy z kierujących pojazdem, w tym pozwana, musi być zatem przygotowany na zdarzenie nagle powstające w ruchu i nie może powoływać się na to, że nikt go wcześniej o wyłączeniu prądu nie powiadomił.

Słuszne jest zatem stanowisko Sadu I instancji, że pozwana winna była w dniu zdarzenia prowadzić wnikliwą obserwację drogi jak i prowadzonego pojazdu, a także otoczenia oraz być przygotowana na możliwość wyłączenia napięcia w sieci, zaś w przypadku zaistnienia tej sytuacji - na podjęcie zachowania zgodnego z wymienioną instrukcją. Po to wprowadzone zostały określone procedury zachowania dla motorniczych, by zapobiec sytuacjom zagrożenia zdrowia i życia ludzi, w sposób natychmiastowy, bez konieczności wysyłania przez pracodawcę jakichkolwiek komunikatów, które mogłyby niepotrzebnie wydłużyć czas reakcji na dane zdarzenie.

Rację ma strona powodowa twierdząc, że sama pozwana w toku procesu przed sądem I instancji wskazywała, że informację o wyłączeniu napięcia w sieci „zazwyczaj” otrzymuje, a zatem nie oznacza to, że taką informację otrzymuje zawsze.

Nadto świadek K. W. w swych zeznaniach wskazał, iż w (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością nie obowiązują żadne procedury informowania o wyłączeniu napięcia w sieci, a motorniczowie nie są o takich okolicznościach informowani, gdyż nie ma takiej potrzeby. Nadto świadek J. B. zeznał, że „zdarza się”, że motorniczowie są o takich okolicznościach informowani, a zatem - nie jest to reguła czy też ustalona powinność powodowego pracodawcy.

Chybiony jest zatem zarzut apelacji sprzeczności ustaleń Sądu Rejonowego z zasadami oceny dowodów. Nie jest zatem uprawnione przyjęcie, że strona powodowa miała obowiązek informowania o wyłączeniu napięcia na trasie.

Także z zeznań świadka P. K. (2) – wbrew twierdzeniu apelacji - taki obowiązek pracodawcy nie wynika. Faktycznie świadek ten wskazał, iż „czasem dochodzi do informowania o wyłączeniu sieci”. Zeznanie to nie wskazuje zatem na praktykę rzeczywistego informowania prowadzących pojazdy przez stronę powodową w takich przypadkach. Świadek wskazał nadto, że „zdarzają się” sytuacje, w których komunikaty dla motorniczych w ogóle nie są ogłaszane. Z zeznań świadka J. L. nie wynika również obowiązek informowania motorniczych o wyłączeniu sieci.

Dlatego też zarzut dotyczący pominięcia zeznań tych osób nie może się ostać.

Nie bez znaczenia pozostaje także w niniejszej sprawie ustalony, niekwestionowany przez pozwaną fakt, że była ona świadoma, że wjechała na odcinek z wyłączonym napięciem. Wskazała szczegółowo – co wynika z niezakwestionowanych ustaleń - że fakt ten był sygnalizowany poprzez odpowiednie wskazania diod i wskaźników, które zauważyła.

Dlatego też słusznie wywiódł Sąd I instancji, że pozwana winna była w momencie zauważenia, że nie ma napięcia w sieci, podjąć manewr hamowania. Zobowiązywała ją bowiem do tego powoływana przez Sąd „Instrukcja dla kierujących pojazdami komunikacji miejskiej”, która w § 7 ust. 13 pkt 3 nakłada na kierujących obowiązek zatrzymania się poza przystankami w sytuacji braku prądu.

Wynika stąd, że gdyby pozwana zastosowała się do określonego w instrukcji obowiązku i odpowiednio wcześniej i w sposób należyty rozpoczęła manewr hamowania, do uderzenia w pojazd techniczny nie doszłoby. Jak bowiem zauważył Sąd meriti pozwana w momencie gdy zauważyła, że brak jest napięcia w sieci znajdowała się mniej więcej w odległości 350 m od pojazdu technicznego, zaś droga hamowania tramwaju w przypadku użycia hamulca mechanicznego wyniosłaby około 150 m. Wynika stąd, że odległość na odcinku od izolatora, czyli miejsca w którym wyłączono napięcie,

co pozwana zauważyła, do wozu technicznego była dwukrotnie większa niż droga hamowania pojazdu. To z kolei prowadzi do wniosku, że pozwana dysponowała wystarczającą odległością na zatrzymanie pojazdu.

Niezrozumiałe jest przy tym twierdzenie zawarte w apelacji, że instrukcja nie zobowiązuje motorniczego do podjęcia manewru hamowania „natychmiast” czy „niezwłocznie”. Brak takiego zapisu, przy sformułowaniu, że manewr hamowania winien być podjęty „w razie przerwy w dopływie prądu” nie pozostawia żadnych wątpliwości, że przy zaistnieniu tego typu sytuacji bez zbędnej zwłoki należy podjąć odpowiednie kroki. Kuriozalnym byłoby w tej sytuacji przyjęcie, że czas reakcji na takie zdarzenie uzależniony jest tylko i wyłącznie od woli kierującego pojazdem. Rację ma zatem strona powodowa twierdząc, że gdyby jej intencją było nakazanie motorniczemu zatrzymania pojazdu po jakimś czasie od stwierdzenia braku dopływu prądu, to niewątpliwie taki zapis w instrukcji by się znalazł.

Niesłuszny jest także zarzut apelacji, że na skutek wyłączenia napięcia oraz awarii hamulców pozwana nie miała jakiegokolwiek możliwości zahamowania. Mogła ona – wbrew temu co twierdzi - użyć hamulca mechanicznego, przy użyciu którego nie jest wymagane podłączenie tramwaju do prądu. Używając hamulca elektrodynamicznego, który w przypadku braku prądu energię czerpie z akumulatorów tramwaju, które nie zawsze są w pełni naładowane, pozwana doprowadziła do zmniejszenia efektywności hamowania. Wbrew twierdzeniu apelującej - nie podjęła ona próby hamowania przy użyciu hamulca mechanicznego. Brak było bowiem – co trafnie zauważył Sąd meriti – śladów użycia tego typu hamulca.

Uznać więc z całą stanowczością należy, że zachowanie pozwanej w momencie zdarzenia było nieprawidłowe, gdyż użyła ona niewłaściwego hamulca.

Co do sprawności tego hamulca Sąd Rejonowy słusznie zauważył, że z podpisanego przez pozwaną raportu jak i z dokonanych po zdarzeniu w zajezdni tramwajowej prób hamowania wynika, że tramwaj był w pełni sprawny, a zatem wyłączną przyczyną zdarzenia było nierozpoczęcie przez apelującą manewru hamowania w chwili kiedy było to możliwe.

Nie zasługuje na uwzględnienie także kolejny zarzut, podniesiony tylko w uzasadnieniu apelacji, że pojazd techniczny nie był należycie oznakowany, ponieważ nie był widoczny na monitoringu. Pozwana w toku procesu przyznała bowiem, że widziała ten pojazd oraz pracujące na podnośniku dwie osoby już w momencie gdy stała na przystanku poprzedzającym wyłączenie prądu, a było to w odległości jakiś 500 m. Skoro zauważyła pojazd z tej odległości, oznacza to, że był on właściwie oznakowany, przede wszystkim widziała ona ten pojazd.

Co do zarzutu nierzeczowości opinii biegłego A. S. wskazać należy, że biegły szczegółowo wyjaśnił przyczynę zmiany wniosków w stosunku do zawartych w pierwotnie wydanej opinii. Biegły podniósł, że przy wydaniu tej opinii nie brał w ogóle pod uwagę „Instrukcji dla kierujących pojazdami komunikacji miejskiej”.

Słusznie zatem Sąd I instancji oparł swoje rozstrzygnięcie na ustaleniach poczynionych przez tego biegłego.

Wszystkie wyżej wskazane okoliczności sprowadzają Sąd Okręgowy do wniosku, że w sprawie nie doszło do naruszenia przez Sąd Rejonowy przepisu art. 117 k.p., bowiem strona powodowa żaden sposób nie przyczyniła się do powstania szkody, za którą odpowiedzialność ponosi wyłącznie pozwana.

Żaden bowiem z przeprowadzonych w sprawie dowodów nie potwierdził obowiązku informowania motorniczego o wyłączeniu napięcia w sieci, nadto - niezależnie od tego czy motorniczy jest powiadomiony o takim fakcie czy też nie - ma obowiązek obserwować drogę i pojazd tak, by zauważyć, czy napięcie w sieci jest lub go nie ma, a przez to odpowiednio reagować na zmieniającą się sytuację podczas jazdy. Brak komunikatu miałby znaczenie tylko wtedy, gdyby kierujący pojazdem nie miał żadnej możliwości dostrzeżenia, że faktycznie nastąpiło wyłączenie prądu. Tylko w takiej sytuacji zaniedbanie w poinformowaniu motorniczego o braku prądu mogłoby ewentualnie stanowić przyczynienie się do o powstałych z tego tytułu szkód. W przedmiotowym stanie faktycznym – co słusznie przyjął Sąd meriti – sytuacja taka nie zachodzi.

Mając powyższe na uwadze Sąd Okręgowy na podstawie art. 385 k.p.c. oddalił apelację jako niezasadną.

O kosztach postępowania apelacyjnego Sąd Okręgowy orzekł w oparciu o przepis art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w związku z § 10 ust.1 pkt 1 w zw. z § 9 ust.1 pkt 2 w zw. z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. z 2015 roku, poz.1800 z późn. zm.).

SSO Agnieszka Olejniczak – Kosiara SSO Zofia Falkowska SSO Paulina Kuźma