

Sygn. akt XV Ca 81/14

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 marca 2014 r.

Sąd Okręgowy w Poznaniu Wydział XV Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący: SSO Anna Paszyńska-Michałowska

Sędzia: SO Brygida Łagodzińska (spr.)

Sędzia: SO Arleta Lewandowska

Protokolant: st. Prot. sąd. Aneta Sawka

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 25 marca 2014 roku w Poznaniu

sprawy z powództwa J. M.

przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji wniesionej przez pozwanego

od wyroku Sądu Rejonowego Poznań-Grunwald i Jeżyce w Poznaniu

z dnia 18 września 2013 r.

sygn. akt IX C 1218/12

I. zmienia zaskarżony wyrok:

1. zasądza od pozwanego na rzecz powódki kwotę 1.184,40zł ( tysiąc sto osiemdziesiąt cztery złote);
2. nie obciąża powódki kosztami procesu poniesionymi przez pozwanego;
3. nie obciąża powódki nieuiszczonymi kosztami poniesionymi przez Skarb Państwa;

II. w pozostałej części apelację oddala;

III. nie obciąża powódki kosztami procesu poniesionymi przez pozwanego w postępowaniu apelacyjnym.

/-/ B. Łagodzińska/-/ A. Paszyńska - Michałowska/-/ A. Lewandowska

## UZASADNIENIE

Powódka J. M. wniosła o zasądzenie od pozwanego (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 5.922 zł tytułem poniesionych kosztów pogrzebu syna P. M. oraz o zasądzenie kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa prawnego według norm przepisanych.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 25.10.2012r. Sąd Rejonowy Poznań – Grunwald i Jeżyce w Poznaniu, Wydział IX Cywilny w osobie Ref. Sądowego orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

Pozwany (...) SA w W. wniósł sprzeciw od nakazu zapłaty którym zaskarżył go w całości, wnosząc o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie od powódki kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Rejonowy Poznań – Grunwald i Jeżyce w Poznaniu wyrokiem z dnia 18 września 2013 roku w punkcie 1. zasądził od pozwanego na rzecz powódki kwotę 5.922 zł, w punkcie 2. kosztami procesu obciążył pozwanego i zasądził od pozwanego na rzecz powódki kwotę 1.514 zł tytułem zwrotu kosztów procesu oraz nakazał ściągnąć od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego Poznań – Grunwald i Jeżyce w Poznaniu kwotę 1.096,09 zł tytułem zwrotu poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa wydatków postępowania.

***Podstawę powyższego rozstrzygnięcia stanowiły następujące ustalenia i rozważania Sądu pierwszej instancji:***

W dniu 21 lipca 2011r. doszło do śmiertelnego wypadku z udziałem P. M.w rejonie niestrzeżonego przejścia dla pieszych usytuowanego na km 4,966 linii kolejowej P.Główny – S.Główny tj. do potrącenia w/w około godziny 18.12 przez pociąg nr (...)relacji S.Główny – W., należący do (...) SAw W.. W dniu zdarzenia pociąg nr (...)prowadzony był przez maszynistę A. W.. Jadąc torem nr (...)ze stacji P.W.w kierunku przejścia dla pieszych przez torowisko kolejowe w okolicach ulicy (...)w P., zbliżając się do przejścia z prędkością około 76 km/h przy dopuszczalnej prędkości 80 km/h (z lewej strony patrząc z perspektywy kierunku ruchu pieszego P. M.) stosując się do ustawionego wskaźnika W-6A, podał sygnał dźwiękowy baczność w odległości około 600 metrów przed przejściem dla pieszych. Przejście należy do kategorii E w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U. 1996r., Nr 33, poz. 144 ze zm.). Zarządcą linii kolejowej P.– S.jest (...) SAw W.– Zakład (...)w P.. Sporne przejście zabezpieczone zostało tzw. labiryntem, a w dniu zdarzenia (jak też do chwili obecnej) było nieoświetlone. Widoczność na spornym przejściu dla pieszych była niedostateczna, w tym i od strony stacji P.W., dla pociągów poruszających się po torze szlakowym nr(...)- z perspektywy pieszych pragnących przekroczyć tory kolejowe od strony ulic (...). Ograniczenie widoczności w dużej mierze spowodowane zostało zakrzewieniami i zadrzewieniami zlokalizowanymi w sąsiedztwie torów kolejowych. Nadto znaczna część nawierzchni szlaku pieszego była nierówna i nietrwała, co powodowało powstanie na nim po opadach deszczu licznych kałuż, które utrzymywały się również w dniu wypadku utrudniając przejście przez tory zgodnie z kierunkiem wytyczonym przez barierki. Przejście obustronnie oznaczone było krzyżami św. Andrzeja, niemniej z żadnej ze stron nie było obowiązkowych tablic ostrzegających o niebezpieczeństwie podczas przechodzenia przez tory. Bezpośrednią przyczyną śmiertelnego wypadku na spornym przejściu dla pieszych w dniu 21.07.2011r. było niezachowanie należytej ostrożności przez samego poszkodowanego P. M., który nie uświadamiając sobie śmiertelnego zagrożenia, sugerując się wyłącznie obserwacjami poczynionymi z odległości kilku metrów, pomimo istotnego ograniczenia widoczności w szczególności z kierunku nadjeżdżającego pociągu, w ciągu zaledwie około 2 sekund pokonał drogę od wejścia nr 1 do wejścia nr 2 i nie stosując się do ustalonego kierunku ruchu wyznaczonego przez barierki, w miejscu niedozwolonym schylił się i wychylił prawą nogę poza barierę w kierunku torowiska, gdzie będąc w bezpośredniej bliskości torów został zahaczony (muśnięty) przez lokomotywę ciągnącą pociąg nr (...), w następstwie czego poniósł śmierć na miejscu. W chwili zdarzenia poszkodowany poruszał się z założonymi na uszach słuchawkami. Z ustaleń biegłego H. S.poczynionych w trakcie wizji lokalnej wynika, że w odległości około 4 metrów (liczonych od pierwszej szyny, wzdłuż osi podłużonej przejścia dla pieszych) wymagana przepisami widoczność z lewej strony przejścia (z perspektywy kierunku ruchu pokrzywdzonego) winna wynieść nie mniej niż 360 metrów, w sytuacji gdzie w rzeczywistości z powodu licznych zakrzewień i zadrzewień wzdłuż torów kolejowych, wynosiła jedynie 80 metrów. Stan niedostatecznej widoczności na spornym przejściu dla pieszych był tolerowany przez okres co najmniej 10 lat, w tym przez komisje sprawdzające stan przejścia. Z kolei opady atmosferyczne poprzedzające wypadek z dnia 21.07.2011r. i utrzymująca się na torowisku woda spowodowały swoiste wyciszenie odgłosu nadjeżdżającego pociągu. Około 1,5 metra przed wjazdem w rejon

przejścia dla pieszych, maszynista A. W. zauważył przechodzącego pod barierą P. M., a uruchomione przez niego sygnały dźwiękowe, w tym rozpoczęty manewr hamowania nie zapobiegły potrąceniu pieszego, który poniósł śmierć na miejscu. Po zatrzymaniu składu, o zaistniałym wypadku została zawiadomiona policja. Postanowieniem z dnia 22.07.2011r. Prokuratura Rejonowa (...)w P. wszczęła śledztwo w sprawie spowodowania wypadku w ruchu lądowym w dniu 21.07.2011r. w P., które prowadzone było w całości przez funkcjonariuszy Komisariatu (...)w P. pod sygnaturą 2Ds (...). Wszelkimi czynnościami związanymi z pochówkiem zmarłego P. M. w dniu 29.07.2011r. zajęła się jego matka J. M., która sfinansowała koszty pogrzebu syna, w tym koszt przyjęcia pogrzebowego dla bliskich zmarłego tzw. stypy. I tak na poniesione przez powódkę koszty pogrzebu syna w łącznej wysokości 5.922 zł złożyły się: 1.790 zł - miejsce na cmentarzu (pokładne) i pogrzeb; 2.100 zł - trumna i przewóz zwłok; 532 zł - kwiaty i znicze; 160 zł - ubranie zwłok; 200 zł - krzyż; 1.140 zł - stypa, która odbyła się w dniu 29.07.2011r. w restauracji (...)w P.. J. M. otrzymała zasiłek pogrzebowy z ZUS w kwocie 4.000 zł, które to środki przeznaczyła na poprawę uformowania mogiły syna oraz budowę nagrobka. Postanowieniem z dnia 3.11.2011r. sygn. akt 2Ds (...)Prokuratura Rejonowa (...)w P. umorzyła śledztwo w sprawie nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i nieumyślnego spowodowania wypadku kolejowego w dniu 21.07.2011r. w P. na ul. (...)w rejonie przejścia dla pieszych przez torowisko kolejowe, na skutek którego poszkodowany P. M. poniósł śmierć na miejscu. W toku postępowania przygotowawczego ustalono bowiem, że bezpośrednią przyczyną zaistnienia przedmiotowego zdarzenia kolejowego było zachowanie pokrzywdzonego P. M., a materiał dowodowy zgromadzony w sprawie nie dał jakichkolwiek podstaw mogących wskazywać na to, aby prowadzący pociąg nr (...)A. W. swym zachowaniem i postępowaniem przyczynił się do zaistnienia przedmiotowego wypadku. Na postanowienie zażalenie wywiodła J. M.. Postanowieniem z dnia 24.02.2012r. sygn. akt Kp (...)Sąd Rejonowy (...)w P. Wydział III Karny utrzymał w mocy zaskarżone postanowienie. W chwili zdarzenia kolejowego z dnia 21.07.2011r. (...)Spółka Akcyjna z siedzibą w W. objęta była ochroną ubezpieczeniową OC w związku z prowadzoną działalnością i posiadany mieniem potwierdzoną polisą nr (...), świadczoną przez Konsorcjum (...) S.A., w którym koasekuratorem wiodącym było (...)SAz z siedzibą w W.. Pismem z dnia 7.02.2012r. J. M. zgłosiła pozwanemu szkodę, domagając się zapłaty zadośćuczynienia w kwocie 200.000 zł. Pismo wpłynęło do pozwanego w dniu 10.02.2012r., który wszczął postępowanie likwidacyjne prowadzone pod numerem szkody (...). Pismem z dnia 2.03.2012r. (...)SAw W. odmówił przyznania odszkodowania w powołaniu się m.in. na ustalenia umorzonego śledztwa w sprawie 2Ds (...)tj. iż do zdarzenia doszło z wyłącznej winy poszkodowanego P. M., co wyłącza odpowiedzialność ubezpieczonego podmiotu (...)SAw W. na zasadzie ryzyka. Do chwili wyrokowania pozwany nie zaspokoił roszczenia powódki. Sąd pierwszej instancji ustalając stan faktyczny oparł się na dowodach zawnioskowanych przez strony. Autentyczność oraz prawdziwość dokumentów znajdujących się w aktach sprawy nie była kwestionowana przez strony. Nadto Sąd Rejonowy oparł się również na dokumentach zgromadzonych w aktach postępowania przygotowawczego 2 Ds (...). Część okoliczności faktycznych istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy okazała się niesporna między stronami, w tym częściowo w zakresie samego przebiegu zdarzenia z dnia 21.07.2011r., w tym niezachowania należytej ostrożności przez P. M. w trakcie przechodzenia przez przejście dla pieszych. Istota sporu ześrodkowała się w szczególności na odmiennej interpretacji prawnej okoliczności faktycznych sprawy podnoszonej przez pełnomocników stron (w aspekcie przypisania podstaw odpowiedzialności pozwanemu), która w żadnej mierze nie była wiążąca dla Sądu. Sąd Rejonowy uznał za wiarygodne zeznania świadków M. K. i A. W., które pozostawały ze sobą spójne, korespondujące również z zeznaniami powódki. Przy ocenie zeznań świadka M. P. Sąd miał na uwadze, że jest on byłym pracownikiem pozwanego, niemniej okoliczność ta nie stanowiła wystarczającej podstawy zdyskredytowania przekazywanych przez niego informacji. Świadek zrelacjonował przy tym przebieg czynności jakie przeprowadził w związku z pracą na stanowisku likwidatora szkód u pozwanego. Potwierdził, że po zaistniałym wypadku udał się na miejsce zdarzenia, gdzie na początku marca 2012r. przeprowadził swoistą wizję lokalną, z której sporządził dokumentację zdjęciową opatrzoną notatką służbową z dnia 2.03.2012r., które znalazły się w aktach szkodowych pozwanego. Świadek przyznał przy tym, że nie posiada wykształcenia w zakresie rekonstrukcji wypadków. I tak Sąd uznał za wiarygodne zeznania świadka w zakresie w jakim relacjonował przebieg czynności faktycznych jakich dokonał w związku ze zgłoszeniem szkody do pozwanej, niemniej zakwestionował wnioski świadka co do „warunków technicznych” w jakich usytuowane zostało sporne przejście przez tory, mając z jednej strony na uwadze, że wizja z udziałem świadka obyla się w zgoła odmiennych warunkach atmosferycznych (w innej porze roku) od tych w których doszło do wypadku (okres letni 2011r.), jak też biorąc pod uwagę, że świadek nie dysponuje wiadomościami specjalnymi z zakresu ruchu kolejowego, które okazały się niezbędne dla rozstrzygnięcia sprawy, w tym do oceny warunków bezpieczeństwa

na spornym przejściu dla pieszych. Konkluzje świadka nie wytrzymały konfrontacji z rzeczowymi ustaleniami i wnioskami opinii biegłego H. S., na których oparł się Sąd, uznając je za rzetelne i przydatne dla rozstrzygnięcia sprawy. Dla ustalenia przyczyn wypadku z dnia 21.07.2011r. do jakiego doszło z udziałem pieszego P. M. w rejonie przejścia dla pieszych przez torowisko kolejowe w okolicach ulicy (...)w P., Sąd dopuścił dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu komunikacji kolejowej, przy czym opinię do sprawy sporządził mgr inż. H. S.. Pisemną opinię biegłego z dnia 13 maja 2013 roku wraz z pisemną opinią uzupełniającą z dnia 3.07.2013r. oraz ustną opinią uzupełniającą z dnia 4.09.2013r. Sąd uznał za przydatne w sprawie. Biegły bazując na dokumentacji technicznej, w tym m.in. na tzw. metryce spornego przejścia dla pieszych, po przeprowadzeniu wizji lokalnej oraz eksperymentu (odpowiednio w dniu 25.04.2013r. oraz w dniu 8.05.2013r.) sporządził opinię, w której krok po kroku wskazał wszystkie przyczyny wypadku z dnia 21.07.2011r., potwierdzając pierwszoplanową przyczynę zaistnienia zdarzenia kolejowego, którą stanowiło niezachowanie należytej ostrożności przez samego poszkodowanego P. M., co ostatecznie doprowadziło do jego śmierci. Niemniej jednak w odwołaniu się w szczególności do zapisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. z 1996r., Nr 33, poz. 144 ze zm.) jak też bazując na przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.09.1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. z 1998r., Nr 151, poz. 987 ze zm.) biegły wskazał na szereg uchybień "w lokalizacji" rzeczonego przejścia dla pieszych, które stanowiły co najmniej współprzyczynę zaistnienia tegoż zdarzenia kolejowego. I tak biegły w swej pisemnej opinii z dnia 13.05.2013r. wskazał, że sporne przejście należy do kategorii E w rozumieniu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U. 1996r., Nr 33, poz. 144 ze zm.). Zarządcą linii kolejowej P.– S. w ramach której usytuowane zostało przejście jest (...) SAw W.– Zakład (...)w P.. Sporne przejście zabezpieczone zostało tzw. labiryntem, a w dniu zdarzenia (jak też do chwili obecnej) było nieoświetlone. Widoczność na przejściu dla pieszych w km 4,966 linii kolejowej P.Główny – S. była niedostateczna, w tym i od strony stacji P.W., dla pociągów poruszających się po torze szlakowym nr (...)– dla pieszych pragnących przekroczyć tory kolejowe od strony ulic (...). Ograniczenie widoczności w dużej mierze spowodowane zostało zakrzewieniami i zadrzewieniami zlokalizowanymi w sąsiedztwie torów kolejowych. Nadto znaczna część nawierzchni szlaku pieszego była nierówna i nietrwała, co powodowało powstawanie na nim licznych kałuż, które utrzymywały się również w dniu wypadku utrudniając przejście przez tory zgodnie z kierunkiem wytyczonym przez barierki. Przejście obustronnie oznaczone zostało krzyżami św. Andrzeja, niemniej z żadnej ze stron nie było obowiązujących tablic ostrzegających o niebezpieczeństwie podczas przechodzenia przez tory. Biegły w pierwszej kolejności podniósł przy tym, że przyczyną bezpośrednią śmiertelnego wypadku było zachowanie samego poszkodowanego, który w warunkach bardzo znacznie ograniczonej widoczności, skracając sobie drogę przejścia (nie wykluczone że z uwagi na zalegającą na trasie kałużę wody) przechodząc pod barierką w miejscu do tego niedozwolonym, został potrącony przez nadjeżdżający pociąg, który to przebieg zdarzenia potwierdził również bezpośredni świadek wypadku – maszynista A. W.. Biegły bazując w szczególności na ustaleniach wizji lokalnej oraz przeprowadzonego eksperymentu wskazał, że z uwagi na liczne zadrzewienia i zakrzewienia, widoczność na spornym przejściu była niedostateczna, przy czym stan taki utrzymywał się przez znaczny okres czasu przed wypadkiem, a odpowiedzialne za to służby – zarządca infrastruktury kolejowej – (...)w W.– Zakład (...)w P. dostrzegały niebezpieczeństwo, nie przeciwdziałając jemu. W dalszej części opinii biegły wskazał na kolejne uchybienia w ramach spornego przejścia, w tym w szczególności niewłaściwą nawierzchnię samego szlaku, którym poruszali się piesi (sprzyjającą powstawaniu kałuż, co mogło być przyczyną decyzji poszkodowanego P. M. o wejściu na torowisko pod barierą), niewłaściwe oświetlenie przejścia (brak lamp), czy też wreszcie brak wymaganych tablic ostrzegawczych z napisem „Przejście przez tory. Strzeż się pociągu”. Biegły wyjaśnił również, że w następstwie zmian ustrojowych i gospodarczych, we wrześniu 2001r. powstał nowy podmiot (...) SAw W., której to spółki akcje w całości należą do Skarbu Państwa, a która powołana została do zarządu nad infrastrukturą kolejową należącą do Skarbu Państwa na obszarze całego kraju. Podmiot ten jest ogólnie odpowiedzialny za stan i bezpieczeństwo infrastruktury należącej do Skarbu Państwa i ma obowiązek udostępniać odpowiednio przygotowaną infrastrukturę – w ramach niedyskryminowanego dostępu – wszystkim podmiotom spełniającym warunki z ustawy z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. 2007, Nr 16 poz. 94 ze zm.) oraz z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27.02.2009r. w sprawie warunków dostępu

i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2009r. nr 35, poz. 274 ze zm.). Jedynym z takich podmiotów jest (...) SA W.. Biegły wskazał także na dalsze przyczyny zaistnienia wypadku z dnia 21.07.2011r. grupując je w tzw. przyczyny systemowe oraz przyczynę pośrednią, którą upatrywał w braku edukacji społecznej o zagrożeniach podczas przekraczania przejścia w poziomie szyn. Zwrócił również uwagę, że podnoszony przez pozwanego fakt posiadania przez pokrzywdzonego słuchawek w uszach w trakcie przekraczania torów, nie może świadczyć o jego wyłącznej odpowiedzialności za zaistnienie tegoż wypadku, tym bardziej iż w pierwszej kolejności to zapewnienie właściwych warunków widoczności dla pieszych, winno stwarzać bezpieczne warunki do przejścia przez tory, albowiem kryterium oceny zagrożenia powinno wynikać z widoczności, a nie słyszalności. W ocenie biegłego nadany przez maszynistę sygnał dźwiękowy baczność w odległości około 600 metrów od przejścia mógł zostać przekazany na około 30 sekund przed wypadkiem, gdy poszkodowanego nie było jeszcze w rejonie przejścia. Żadne przepisy nie zabraniają przechodzenia przez tory ze słuchawkami na uszach, a w warunkach przedmiotowego wypadku zalegająca na szynach woda mogła wytłumić dźwięk zbliżającego się pociągu. Sąd Rejonowy uznał za wiarygodne w całej rozciągłości zeznania powódki J. M., które okazały się przydatne dla rozstrzygnięcia sprawy. Przy ich ocenie Sąd miał na uwadze, że powódka ograniczyła się w nich do relacjonowania zdarzeń jakie rozegrały się z jej udziałem, co niewątpliwie wpłynęło na wysoką ocenę ich wartości dowodowej. Nadto w zakresie w jakim relacjonowała koszty pogrzebu jakie poniosła w związku z pochówkiem syna, zeznania te znajdowały odzwierciedlenie w zgromadzonej w aktach sprawy dokumentacji. Sąd uznał za wiarygodne zeznania powódki również w zakresie w jakim wskazała, że koszt zorganizowanej przez nią stypy w restauracji (...) w P. wyniósł 1.140 zł. Powódka nie dysponowała co prawda w tym zakresie rachunkiem z kasy fiskalnej, niemniej wiarygodnie zeznała, że mogła go najzwyczajniej przez przypadek wyrzucić, zważywszy iż w tym czasie znajdowała się pod wpływem leków uspokajających. Wskazany przez powódkę koszt stypy był zgodny z zaświadczeniem wystawionym przez restaurację (...), a wartości dowodowej tych zeznań nie kwestionował pozwany, a i Sąd Rejonowy nie miał żadnych racjonalnych podstaw, aby czynić to z urzędu. Sąd pierwszej instancji uznał powództwo za zasadne w całości. Na powódce w świetle art. 6 k.c. w zw. z art. 232 zd. 1 k.p.c. spoczywał ciężar wykazania zasadności swego roszczenia tak co do istoty, jak i wysokości, któremu w ocenie Sądu sprostała. Powódka występując z roszczeniem odszkodowawczym przeciwko pozwanemu ubezpieczycielowi, opierała jego zasadność na normie przepisu art. 435§1 k.c. – w świetle której, 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. Zgodnie z art. 822 §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. Przedmiotem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej może być zatem odpowiedzialność ubezpieczającego za szkody wyrządzone osobom trzecim, a więc szkody wyrządzone wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, jak i szkody wyrządzone na skutek czynu niedozwolonego. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej sięga tak daleko, jak odpowiedzialność cywilna ubezpieczającego. Odpowiedzialność ubezpieczyciela ma charakter wtórny do odpowiedzialności cywilnej wskazanego w ustawie lub w umowie podmiotu. Ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność w ramach umowy ubezpieczenia oc w sytuacji, w której istnieją podstawy do przypisania odpowiedzialności za skutki określonego zdarzenia podmiotowi, który ubezpiecza. Innymi słowy odpowiedzialność ubezpieczyciela nie ma charakteru absolutnego i jest uzależniona od przypisania odpowiedzialności podmiotowi, który ubezpiecza. W sprawie poza sporem było przy tym, że w chwili wypadku z dnia 21.07.2011r. (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. (do której należał pociąg, który potrącił P. M.) objęta była ochroną ubezpieczeniową OC w związku z prowadzą działalnością i posiadany mieniem potwierdzoną polisą nr (...), świadczoną przez Konsorcjum (...) S.A., w którym koasekuratorem wiodącym było (...) SA z siedzibą w W.. Pozwany (...) SA W. nie kwestionował, że łączyła go w chwili wypadku z dnia 21.07.2011r. umowa ubezpieczeniowa, w związku z którą świadczyła ochronę ubezpieczeniową. Wskazała jednakże, iż na gruncie sprawy brak podstaw przypisania podstaw odpowiedzialności za skutki wypadku ubezpieczonej spółce (...) SA, co z kolei wyłącza odpowiedzialność ubezpieczeniową pozwanej. Wreszcie zaś niekwestionowanym było, że pismem z dnia 7.02.2012r. (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W., do której należał pociąg nr (...) relacji S.Główny – W., jest przedsiębiorstwem wprawianym w ruch za pomocą sił przyrody, w rozumieniu art. 435§1 k.c. Tym samym odpowiedzialność tego podmiotu jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka, opartą na założeniu, że samo

funkcjonowanie zakładu wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody stwarza niebezpieczeństwo wyrządzenia szkody, niezależnie od działania lub zaniechania prowadzącego taki zakład. Jest to więc odpowiedzialność oparta na zasadzie czystego ryzyka – oderwana od winy prowadzącego przedsiębiorstwo i osób, za które ponosi on odpowiedzialność. Ponieważ prowadzący przedsiębiorstwo odpowiada zarówno za zawinione wyrządzenie szkody, jak również w sytuacji braku takiego zawinienia – dlatego przesłanką jego odpowiedzialności jest normalny (adekwatny) związek przyczynowy pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa a szkodą, nie zaś zawinionym działaniem (zaniechaniem) przedsiębiorcy a szkodą. Przez "ruch przedsiębiorstwa" w brzmieniu powołanego przepisu rozumieć należy każdy przejaw działalności przedsiębiorstwa, wynikający z określonej jego struktury organizacyjnej i jego funkcji usługowo-produkcyjnej, a związane z ruchem przedsiębiorstwa są szkody powstałe z każdej jego działalności, a nie tylko takiej, która jest bezpośrednio związana z działaniem sił przyrody i stanowi następstwo ich działania. Pojęcie ruchu przedsiębiorstwa odnosi się do jego funkcjonowania jako całości, a nie poszczególnych elementów. Związek przyczynowy pomiędzy ruchem a szkodą występuje na gruncie tegoż unormowania już wtedy, gdy uszczerbek nastąpi w wyniku zdarzenia funkcjonalnie powiązanego z działalnością przedsiębiorstwa. Przesłanki odpowiedzialności na podstawie art. 435§1 k.c. są następujące: ruch przedsiębiorstwa, szkoda, związek przyczynowy pomiędzy ruchem a szkodą. Rozszerzona odpowiedzialność przedsiębiorstwa wprowadzanego w ruch za pomocą sił przyrody na zasadzie ryzyka istnieje pod warunkiem, że szkoda pozostaje w normalnym związku przyczynowym z ruchem przedsiębiorstwa. Nie istnieje bowiem domniemanie, że szkoda powstaje w związku z ruchem przedsiębiorstwa, i okoliczność tę należy wykazać, przy czym ciężar dowodu tego faktu spoczywa zgodnie z ogólnymi zasadami (art. 6 k.c.) na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne, to znaczy na powodzie. Odpowiedzialność z art. 435§1 k.c. nie ma charakteru absolutnego tj. może zostać wyłączona z przyczyn enumeratywnie określonych w tym przepisie. Okoliczności wyłączające odpowiedzialność (przesłanki egzoneracyjne) są następujące: siła wyższa, sytuacja, gdy szkoda nastąpi wyłącznie z winy poszkodowanego oraz gdy szkoda nastąpi wyłącznie z winy osoby trzeciej, za której czyny prowadzący przedsiębiorstwo (zakład) nie ponosi odpowiedzialności. Egzoneracja odpowiedzialnego na podstawie art. 435 § 1 k.c. polega na wykazaniu jako przyczyny szkody siły wyższej lub działania innej osoby, nie wyłączając poszkodowanego, przy jednoczesnym spełnieniu wymogu wyłączności tej przyczyny, zewnętrznej w stosunku do przedsiębiorstwa. Ciężar wykazania przesłanek egzoneracyjnych spoczywał na pozwanym – tj. podmiocie odpowiedzialnym, któremu w ocenie Sądu Rejonowego nie sprostał. Powódka sprostała ciężarowi dowodu w zakresie wykazania przesłanek odpowiedzialności odszkodowanej z art. 435§1 k.c. – w stosunku do (...) SA. Wykazała bowiem, że w związku z ruchem przedsiębiorstwa doszło do szkody, pozostającej w normalnym związku przyczynowym z ruchem przedsiębiorstwa. Tym samym pozwany chcąc uwolnić się od odpowiedzialności w sprawie, winien wykazać zaistnienie którejkolwiek z przesłanek egzoneracyjnych, o których mowa w art. 435§1 k.c. Sformułowanie „wyłącznie z” użyte w art. 435§1 k.c. odnosi się do przyczyny, a nie do winy poszkodowanego. Dlatego też ocena winy poszkodowanego jako okoliczności egzoneracyjnej musi być dokonywana w kategoriach adekwatnego związku przyczynowego. Nie uchyla więc odpowiedzialności prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody ustalenie, że wina może być przypisana jedynie samemu poszkodowanemu, jeżeli równocześnie wystąpiły inne jeszcze przyczyny szkody w rozumieniu adekwatnego związku przyczynowego, choćby niezawinione przez prowadzącego przedsiębiorstwo. Konstrukcja art. 435 § 1 k.c. polega na przeciwstawieniu przyczyn powstania szkody w płaszczyźnie przyczynowości, a nie winy. Dlatego, gdy odpowiedzialny broni się wykazywaniem, że szkoda nastąpiła wyłącznie z winy osoby trzeciej (odpowiednio poszkodowanego), nadal przyjmuje się jego odpowiedzialność, gdy udowodnione zostanie, że obok tej przyczyny działała jeszcze inna, która istniała po jego stronie. Odpada także wyłączna wina poszkodowanego wówczas, gdy wprawdzie poszkodowanemu można zarzucić niewłaściwe zachowanie się, jednak nawet w razie braku zawinienia poszkodowanego wypadek i tak by nastąpił. Ciężar udowodnienia wyłącznej winy poszkodowanego spoczywa na odpowiedzialnym, a zatem chcąc się uwolnić od odpowiedzialności, powinien on wykazać nie tylko winę poszkodowanego, ale zarazem brak jakiejkolwiek przyczyny leżącej po jego stronie i "wyłączny" związek przyczynowy między zachowaniem się poszkodowanego a wypadkiem. Szkoda nie powstaje bowiem z wyłącznej winy poszkodowanego w sytuacji, gdy poza zawinionym jego działaniem istnieją jeszcze inne, choćby niezawinione przez przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, przyczyny wypadku związane z ruchem tegoż przedsiębiorstwa - o ile nie wynikają z siły wyższej, bądź działania osoby trzeciej, za którą przedsiębiorstwo nie ponosi odpowiedzialności. Zwolnienie od odpowiedzialności na zasadzie ryzyka związane jest ze stwierdzeniem, iż szkoda nie wynikała z innych przyczyn jak tylko zawinione zachowanie poszkodowanego lub

osoby trzeciej, a zatem pomimo tego, że miała ona związek z ruchem przedsiębiorstwa lub zakładu, stanowi zwykle następstwo zawinionego działania lub zaniechania poszkodowanego lub osoby trzeciej. Nawet wadliwość urzędzeń, które w określonych warunkach same przez się mogłyby stanowić zagrożenie dla życia i zdrowia ludzkiego, nie uzasadnia obowiązku odszkodowania po stronie tego przedsiębiorstwa, jeżeli szkoda jest następstwem wyłącznej winy poszkodowanego lub osoby trzeciej i pozostaje z nią w normalnym i wyłącznym związku przyczynowym. Kiedy jednak stwierdzić będzie można inne przyczyny szkody w rozumieniu adekwatnego związku przyczynowego, odpowiedzialność prowadzącego przedsiębiorstwo lub zakład, o jakiej mowa w art. 435§1 k.c., nie zostanie wyłączona. Biegły sądowy H. S. jako współprzyczyny wypadku kolejowego z dnia 21.07.2011r. wskazał m.in. brak zapewnienia właściwej (przepisami wymaganej) widoczności na przejściu dla pieszych przez torowisko, czy też niewłaściwą nawierzchnię części szlaku pieszego (nierówną i nietrwałą), co powodowało powstanie na nim po opadach deszczu licznych kałuż, które utrzymywały się również w dniu wypadku utrudniając przejście przez tory zgodnie z kierunkiem wytyczonym przez barierki. Wbrew obowiązującym przepisom przejście to było nieoświetlone, co nie wpłynęło jednakże bezpośrednio na zaistnienie tegoż wypadku, który nastąpił w okresie letnim około godz. 18.00 tj. przed zachodem słońca. I tak konkluzje biegłego zawarte w pisemnej opinii z dnia 13.05.2013r. były wręcz porażające, a biegły odnosząc się do przyczyn zaistnienia wypadku z dnia 21.07.2011r. wskazywał również na uchybienia systemowe, w tym tolerowanie przez zarządcę infrastruktury kolejowej stanu zagrożenia ruchu na przejściu dla pieszych, pogłębianego, w związku ze wzrostem roślinności ograniczającej minimalne obszary widoczności, co stwierdził chociażby w maju 2011r. komisja dokonująca okresowej kontroli przejazdów. Sąd Rejonowy uznał, iż nie sposób przyjąć natomiast, że szkoda nastąpiła z wyłącznej winy poszkodowanego. Przedmiotowy wypadek nie był wyłącznie następstwem działań poszkodowanego. Pozwany nie sprostął ciężarowi wykazania przesłanek egzoneracyjnych z art. 435§1 k.c., które wyłączyłyby odpowiedzialność (...) S.A. za skutki wypadku kolejowego z dnia 21.07.2011r., za który to podmiot odpowiedzialność ubezpieczeniową ponosi pozwany. Podmiot bezpośrednio odpowiedzialny za należyty stan infrastruktury kolejowej tj. zarządca infrastruktury (...) SA W. – Zakład (...) w P. nie jest osobą trzecią w rozumieniu przepisu art. 435§1 k.c., albowiem stanowi kooperanta podmiotu odpowiedzialnego - (...) SA, a świadczone przez zarządcę infrastruktury usługi wchodzą immamentnie w zakres działalności przedsiębiorstwa tegoż przewoźnika kolejowego (...), odpowiadającego na zasadzie ryzyka za szkody powstałe w następstwie ruchu przedsiębiorstwa. Uprawnienie obligacyjne do korzystania z infrastruktury kolejowej przez przewoźnika (...) SA wchodzi w zakres przedmiotowy tegoż przedsiębiorstwa, a tym samym podmiot ten nie może powoływać się na ewentualne zaniedbania zarządcy w utrzymaniu infrastruktury kolejowej w aspekcie przesłanki egzoneracyjnej z art. 435§1 k.c., albowiem ten ostatni nie stanowi osoby trzeciej w rozumieniu tegoż przepisu. Trafnie wskazał przy tym biegły sądowy, że (...) SA z siedzibą w W. jest zarządcą narodowych sieci linii kolejowych, a do podstawowych zadań spółki należy: udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom pasażerskim i towarowym, zgodnie z zasadą równego ich traktowania, modernizacja linii kolejowych dostosowująca je do standardów Unii Europejskiej, opracowywanie rozkładów jazdy pociągów, prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych, utrzymanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, współpraca z sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej. W ramach zaś struktury organizacyjnej, do zadań zakładów linii kolejowych należy m.in. zapewnienie utrzymania i obsługi infrastruktury kolejowej w stanie gwarantującym jej sprawność techniczno-eksploatacyjną. a także administrowanie oraz eksploatacja infrastruktury kolejowej w celu udostępniania jej przewoźnikom kolejowym (informacje dostępne za pośrednictwem strony internetowej (...) SA). Spółka jako kooperant przewoźnika kolejowego w związku z ruchem którego przedsiębiorstwa nastąpił wypadek z dnia 21.07.2011r., nie stanowi osoby trzeciej w rozumieniu art. 435§1 k.c. Zgodnie zaś z art. 446§1 k.c. jeżeli wskutek uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia nastąpiła śmierć poszkodowanego, zobowiązany do naprawienia szkody powinien zwrócić koszty leczenia i pogrzebu temu, kto je poniósł. Jak wskazał natomiast Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 15.05.2009r. (III CZP 140/08, OSNC 2009/10/132) zasiłek pogrzebowy przewidziany w art. 77 ustawy z dnia 17.12.1998r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych nie podlega uwzględnieniu przy ustalaniu odszkodowania dochodzonego na podstawie art. 446§1 k.c. Sąd zasądził od pozwanej (...) SA W. na rzecz powódki J. M. kwotę 5.922 zł tytułem poniesionych kosztów związanych z pogrzebem jej syna. Sąd będąc związany zakresem żądania pozwu w świetle art. 321§1 k.p.c., zasądził zatem kwotę 5.922 zł bez odsetek ustawowych, albowiem takie żądanie nie zostało sformułowane przez powódkę. O kosztach procesu Sąd orzekł w oparciu o art. 98§1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. Pozwany (...) SA W. przegrał proces w całości, a tym samym powinien ponieść jego koszty. Na koszty procesu poniesione przez powódkę składało się

wynagrodzenie profesjonalnego pełnomocnika w kwocie 1.200 zł, według stawki minimalnej, ustalone w oparciu o § 6 pkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (t.j. Dz.U. 2013r., poz. 490) opłata od pozwu w kwocie 297 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł. Na podstawie art. 98§1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 83 ust. 2 ustawy z dnia 28 lipca 2005r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, zgodnie z ustaloną zasadą ponoszenia kosztów postępowania, Sąd nakazał ściągnąć od pozwanego na rzecz Skarbu Państwa Sądu Rejonowego Poznań – Grunwald i Jeżyce w Poznaniu kwotę 1.096,09 zł tytułem zwrotu poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa wydatków postępowania.

Apelację od wyroku wniósł pozwany zaskarżając go w całości. Orzeczeniu zarzucił naruszenie prawa materialnego przez błędną jego wykładnię i niewłaściwie zastosowanie:

- art. 435 k.c. poprzez przyjęcie, że do wypadku, w którym zginął syn powódki nie doszło z wyłącznej winy osoby trzeciej i poszkodowanego,

- art. 362 k.c. poprzez przyjęcie, iż pomimo rażącego naruszenia zasad przy przechodzeniu przez tory kolejowe przez poszkodowanego i przyczynieniu się do szkody do ustalenia jej rozmiarów przy odpowiedzialności na zasadzie ryzyka nie stosuje się tego przepisu i odszkodowanie nie ulega zmniejszeniu o stopień przyczynienia się do szkody, nawet wówczas, gdy to przyczynienie było główną przyczyną utraty życia,

- art. 492 k.c. w zw. z art. 5 i art. 29 ustawy o transporcie kolejowym poprzez przyjęcie, że to przewoźnik (...) SA (ubezpieczony u pozwanego) powierza wykonywanie czynności związanych z utrzymaniem torów i przejść kolejowych właścicielowi infrastruktury (...) SA i ponosi na zasadzie ryzyka odpowiedzialność za ten podmiot pomimo, że zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym przewoźnik nabywa jedynie prawo do korzystania z tras przejazdu i to dopiero po zawarciu z zarządzającym infrastrukturą kolejową umowy o świadczenie usług publicznych. Tak więc, przewoźnik nie powierza żadnych czynności spółce prawa handlowego jakim jest (...), a jedynie uzyskuje prawo do korzystania z linii kolejowych i nie odpowiada za stan torów i przejść przez te tory oraz

- naruszenie prawa procesowego przez błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie art. 233 k.p.c. w zw. z art. 227-228 k.p.c. poprzez nieuwzględnienie stopnia przyczynienia się poszkodowanego do wypadku, zastosowania przy ocenie materiału dowodowego błędnych kryteriów i danych nie mających waloru dowodu ( informacje ze strony internetowej spółki akcyjnej (...), które nie były stroną w postępowaniu sądowym), a także sprzeczność istotnych ustaleń Sądu z treścią zebranego w sprawie materiału poprzez ustalenie, że wyłączną odpowiedzialność za wypadek ponosi przewoźnik kolejowy, a nie pokrzywdzony i właściciel infrastruktury kolejowej, a także błędne ustalenie zasad prowadzenia transportu kolejowego w Polsce.

Apelujący wniósł o zamianę zaskarżonego wyroku i oddalenie powództwa oraz zasądzenie od powódki na rzecz pozwanego kosztów procesu oraz kosztów zastępstwa procesowego za obie instancje według norm przepisanych, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania – przy uwzględnieniu kosztów postępowania odwoławczego jako części kosztów procesu.

W odpowiedzi na apelację powódka wniosła o oddalenie apelacji w całości oraz zasądzenie od pozwanego na rzecz powódki kosztów zastępstwa procesowego przed Sądem II instancji według norm przepisanych.

### **Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Apelacja okazała się częściowo zasadna.

Zarzut pozwanego o sprzeczności ustaleń Sądu Rejonowego z treścią zebranego w sprawie materiału dowodowego nie zasługiwał na uwzględnienie. Sąd pierwszej instancji prawidłowo ustalił, iż przewoźnik kolejowy ponosi odpowiedzialność za wypadek. Nie budziło wątpliwości, iż bezpośrednią przyczyną spowodowania wypadku było zachowanie poszkodowanego. Natomiast biegły sądowy z dziedziny komunikacji kolejowej w opinii oraz opinii



uzupełniającej jak również zeznaniach wskazał na uchybienia przez podmiotu odpowiedzialnego w należyтым zabezpieczeniu przejazdu kolejowego. Ocena zaś czy do zdarzenia doszło na skutek wyłącznej winy poszkodowanego oraz osoby trzeciej należy do już oceny prawa materialnego tj. czy ustalone okoliczności wyczerpują jedną z przyczyn egzoneracyjnych określonych w art. 435§1 k.c. Nietrafnie wskazał pozwany, iż naruszeniem prawa procesowego było nie uwzględnienie stopnia przyczynienia się poszkodowanego do wypadku. Pominięcie faktu przyczynienia się stanowiło bowiem również naruszenie prawa materialnego, o czym Sąd wypowie się poniżej. Apelujący zarzucił nadto Sądowi Rejonowemu, iż potraktował informacje ze strony internetowej (...) SA nie będącej stroną w procesie jako dowód, choć takie informacje nie mają waloru dowodu w myśl przepisów postępowania cywilnego. Sąd pierwszej instancji powołując się na stronę internetową (...)SA wskazał, że podmiot ten jest zarządcą sieci linii kolejowych, a do podstawowych zadań spółki należy m.in. administrowanie oraz eksploatacja infrastruktury kolejowej w celu udostępnienia jej przewoźnikom kolejowym. Zauważyć należy, iż okoliczność ta wynika z obowiązujących przepisów prawa materialnego. Nie było zatem potrzeby powoływania się na stronę internetową. Niemniej jednak fakt ten został prawidłowo ustalony przez Sąd Rejonowy.

Podniesiony przez pozwanego zarzut naruszenia art. 435§1 k.c. okazał się niezasadny. Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka z art. 435 k.c. oparta jest na założeniu, że samo funkcjonowanie zakładu wprawianego za pomocą sił przyrody stwarza niebezpieczeństwo wyrządzenia szkody niezależnie od działania lub zaniechania podmiotu prowadzącego taki zakład. Dla przypisania odpowiedzialności podmiotowi, którego odpowiedzialność konstruowana jest na zasadzie ryzyka, zbędne jest rozważanie, czy można mu przypisać zawinięcie lub bezprawne zaniebdania, a zatem odpowiedzialności tej nie wyłącza przeprowadzenie dowodu braku jego winy ( wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 czerwca 2001 roku UKN 424/00 OSN 2003 nr 6 poz. 155). Odpowiedzialność odszkodowawcza w przypadku zaistnienia przesłanek z art. 435 k.c. może zostać wyłączona jedynie przez wykazanie wystąpienia jednej z trzech przesłanek egzoneracyjnych tj. iż szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznej winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą przedsiębiorstwo nie ponosi odpowiedzialności. Dowód wystąpienia okoliczności wyłączającej odpowiedzialność przedsiębiorstwa zgodnie z art. 6 k.c. obciąża przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody. Apelujący podniósł, iż jego odpowiedzialność została wyłączona albowiem do wypadku doszło z wyłącznej winy poszkodowanego oraz winy osoby trzeciej. Pozwany zarzucił, iż Sąd Rejonowy błędnie przyjął, iż (...) SA właściciel przejścia kolejowego na którym doszło do wypadku nie jest osobą trzecią. Zgodnie z ustawą z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „ (...) ” ( Dz.U. z dnia 12 października 2000 roku) w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego (...) powstał podmiot (...) SA. Zgodnie z art. 2 ust. 3 pkt 1 tej ustawy restrukturyzacja (...) SA obejmowała działania zmieniające strukturę przedsiębiorstwa spółki polegającą na utworzeniu przez (...) SA spółek przewozowych, spółki zarządzającej liniami kolejowymi oraz innych spółek. Na podstawie cytowanej ustawy (...) SA utworzyło spółki do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz kolejowych przewozów towarowych. Spółki przewozowe z dniem wpisu do rejestru handlowego, w zakresie wykonywanych przez nie rodzajów przewozów, wstąpiły w prawa i obowiązki (...) SA jako przewoźnika kolejowego. W myśl art. 15 ustawy (...) SA utworzyło spółkę akcyjną do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działającą pod firmą (...) SA, która to spółka wstąpiła w prawa (...) SA w zakresie zarządzania liniami kolejowymi. W świetle powyższego nie budziło wątpliwości, iż do obowiązków (...) SA zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku należą m.in. budowa i utrzymanie infrastruktury kolejowej. Z kolei (...) SA jest odrębnym podmiotem prawnym, który zajmuje się działalnością przewozową. Kluczowym było zatem ustalenie czy (...) SA jest osobą trzecią w rozumieniu art.435 k.c., którego wina wyłącza odpowiedzialność (...) SA, za którego w ramach zawartej umowy ubezpieczenia odpowiedzialność ponosi pozwany zakład ubezpieczeń. Zgodnie z art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (...) SA jako podmiot zarządzający infrastrukturą kolejową udostępnia on infrastrukturę kolejową, która polega na przydzielaniu przewoźnikowi kolejowemu trasy pociągu na liniach kolejowych oraz umożliwia mu korzystanie z niezbędnej infrastruktury kolejowej. W myśl ust. 1c ustawy o transporcie kolejowym przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z przydzielonych w rozkładzie jazdy tras pociągów po zawarciu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. W zakresie pasażerskich przewozów kolejowych zarządca zawiera umowę o udostępnienie infrastruktury z przewoźnikiem kolejowym, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo uwzględniono jego wnioski na wykonanie przewozu okazjonalnego. Z powyższej regulacji

wynika, iż pomiędzy przewoźnikiem kolejowym, a (...) SA została zawarta umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Zdaniem Sądu Okręgowego (...) SA nie są osobą trzecią w rozumieniu art. 435 k.c. W orzecznictwie i doktrynie przyjmuje się zgodnie z zakazem rozszerzającej wykładni stosunkowo wąski krąg osób uznawanych za osoby trzecie, za które nie ponosi odpowiedzialności prowadzący przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody. Do grona osób, za które przedsiębiorstwo odpowiada, zalicza się bowiem każdego, kto w jakikolwiek sposób został włączony w ruch przedsiębiorstwa, niezależnie od stosunku prawnego łączącego go z prowadzącym. Zgodnie z ustalonym poglądem, podmiot wskazany w art. 435 k.c. nie może powoływać się na zawinione zachowanie takich osób, za które odpowiada na zasadach deliktowych, a więc swoich podwładnych ( art. 430 k.c.), podmiotów wykonujących powierzone im czynności ( art. 429 k.c.) oraz osób pozostających pod jego nadzorem ( art. 427 k.c.). To samo dotyczy tzw. pomocników, za których działania ( zaniechania) prowadzący przedsiębiorstwo odpowiada – jako dłużnik – w razie nieprawidłowego wykonania ciążącego na nim zobowiązania ( art. 474 k.c.). Poza za tym, do grona osób trzecich, na których zawinione zachowanie nie można powołać się w świetle art. 435 k.c. zalicza się wszystkie osoby, które pozostają z prowadzącym przedsiębiorstwo w stosunku prawnym o charakterze względnym, a więc przede wszystkim jego kontrahentów wykonujących określone prace i usługi. Prowadzący przedsiębiorstwo odpowiada nawet za takie osoby, które wprawdzie nie pozostają wobec niego w stosunku zależności, jednak za wiedzą i choćby dorozumianą zgodą, włączyły się w ruch przedsiębiorstwa. Do wąskiego kręgu osób uznawanych za osoby trzecie zalicza się natomiast: klientów przedsiębiorstwa, osobę samowolnie wchodzącą na zastrzeżony teren, włamywacza, terrorystę, członka rodziny odwiedzającego pracownika, uczestnika wycieczki zwiedzającej przedsiębiorstwo ( vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 2012 roku IIPK 93/11 OSNP 203 nr 9-10 poz. 104, A. Olejniczak – System prawa prywatnego. Tom 6 Prawo zobowiązań – część ogólna, Warszawa 2009 s. 569-570). (...) SA oraz (...) SA łączy stosunek prawny o charakterze względnym - umowa o udostępnienie infrastruktury. Tym samym mając na uwadze wąską interpretację pojęcia „ osoby trzeciej” w rozumieniu art. 435 k.c., nie sposób uznać, aby pozwany mógł zwolnić się od odpowiedzialności, wskazując na wyłączną winę (...) SA tj. podmiot, który pozostaje w stosunkach zobowiązaniowych z podmiotem ponoszącym odpowiedzialność na zasadzie ryzyka. Przeczyłoby to wręcz samej istocie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka.

Kolejnym zarzutem apelującego było, iż do zdarzenia doszło na skutek wyłącznej winy poszkodowanego, co również wyłącza odpowiedzialność podmiotu prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody. W świetle okoliczności sprawy nie budziło żadnych wątpliwości, iż bezpośrednią przyczyną wypadku było zachowanie poszkodowanego, który nie tylko nie zachował należytej ostrożności podczas przechodzenia przez tory kolejowe, ale nadto przechodził przez tory w miejscu niedozwolonym tj. schylając się pod barierką. Poszkodowany nie upewnił się czy nie nadjeżdża pociąg. Ponadto próbował przejść pod barierką zamiast zgodnie z kierunkiem wytyczonym przez barierki, co również uniemożliwiło mu zauważenie najeżdżającego pociągu. P. M. miał założone słuchawki i nie słyszał również pociągu ani dźwiękowego sygnału ostrzeżenia. Ocena winy poszkodowanego, jako okoliczności egzoneracyjnej, jest dokonywana w kategoriach adekwatnego związku przyczynowego, tj. przewidziana w tym przepisie wyłączna wina w spowodowaniu szkody występuje jedynie wtedy, gdy zawinione zachowanie poszkodowanego było jedyną przyczyną sprawczą. Istnieć więc musi normalny związek przyczynowy wyłącznie pomiędzy zawinionym zachowaniem się poszkodowanego a doznaną przez niego szkodą - ruch przedsiębiorstwa jest tylko czynnikiem przypadkowym, który został włączony do postępowania poszkodowanego i umożliwił mu wyrządzenie sobie szkody. W konsekwencji, nie uchyla odpowiedzialności nawet ustalenie, że wina może być przypisana jedynie samemu poszkodowanemu, jeżeli równocześnie wystąpiły inne jeszcze przyczyny szkody w rozumieniu adekwatnego związku przyczynowego, choćby niezawinione przez prowadzącego przedsiębiorstwo ( vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 19 września 2013 roku IIIAPa 21/13 LEX nr 1372285). Zawinione zachowanie się poszkodowanego wtedy stanowi okoliczność zwalniającą, gdy pozbawia związek przyczynowy między ruchem przedsiębiorstwa i szkodą cech związku przyczynowego. W okolicznościach tej sprawy zachowanie poszkodowanego nie było jedyną przyczyną wypadku. Z opinii biegłego z dziedziny komunikacji kolejowej H. S. wynikała bowiem jednoznacznie niedostateczna widoczność na przejściu dla pieszych przez torowisko wymagana przepisami. Fakt ten został także stwierdzony podczas komisyjnej kontroli przejazdów w dniu 19 maja 2011 roku, w którym stwierdzono, iż widzialność na przejeździe jest niedostateczna. Tym samym brak zapewnienia odpowiedniej widoczności był tym czynnikiem, który został włączony do postępowania poszkodowanego i był jedną z przyczyn wyrządzenia szkody.

Jednocześnie zdaniem Sądu Okręgowego okoliczność braku oświetlenia jak również braku znaku ostrzeżenia „strzeż się pociągu” w okolicznościach tej sprawy nie miały żadnego wpływu na zdarzenie. Do wypadku doszło bowiem w lipcu po godzinie 18.00, kiedy oświetlenie nie było jeszcze potrzebne. Znaki św. Andrzeja, barierki w sposób wystarczający wskazywały na to, iż jest to przejście przez torowisko. Nie sposób również uznać aby zła nawierzchnia powodująca tworzenie się kałuż miała wpływ na wypadek. Była to uciążliwość, ale nie uzasadniała zaniechania przejścia w dozwolonym miejscu. Natomiast jak wyżej wskazano brak zapewnienia należytej widoczności był jedną z przyczyn, które doprowadziły do wypadku. Poszkodowany mając bowiem zapewnioną odpowiednią widoczność miałby możliwość dostrzeżenia nadjeżdżającego pociągu. Tym samym brak podstaw do uznania, iż do zdarzenia doszło na skutek wyłącznej winy poszkodowanego.

Zasadny natomiast okazał się zarzut naruszenia art. 362 k.c. poprzez jego niezastosowanie. Wprawdzie pozwany przed Sądem pierwszej instancji nie podniósł bezpośrednio zarzutu przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody, ale na uwadze należy mieć, iż zarzut pozwanego sięgał dalej. Apelujący bowiem w zachowaniu pozwanego dopatrywał się wyłącznej winy. Tym samym uznać należy, iż skoro kwestionował swoją odpowiedzialność powołując się na wyłączną winę P. M., to tym samym zarzut ten implicite zawierał w sobie również zarzut przyczynienia się do powstania szkody. Podkreślić również należy, iż samego brzmienia treści art. 362 k.c. wynika, że jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania szkody, obowiązek jest naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza winy obu stron. Przepis ten wskazuje zatem na konieczność „miarkowania” szkody. Podniesione przez pozwanego okoliczności faktyczne wymagały rozważenia zasadności zastosowania art. 362 k.c. przez Sąd pierwszej instancji. Brak ustalenia przez Sąd Rejonowy czy zachodzą przesłanki do zastosowania art. 362 k.c. jest naruszeniem prawa materialnego, które to naruszenie Sąd odwoławczy bierze pod uwagę z urzędu. Materiał dowodowy zebrany w sprawie przed Sądem pierwszej instancji pozwalał na merytoryczną ocenę przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody. Wskazać należy, iż przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody stanowi kwestię prawną podlegającą uwzględnieniu przez sąd zawsze wtedy, gdy ustalony w sprawie stan faktyczny uzasadnia pozytywną ocenę w tym zakresie. Przepis ten zawiera, zatem normę adresowaną do sądu (norma kompetencyjna), nakazującą mu zmniejszenie odszkodowania ustalonego zgodnie z art. 361 k.c. w razie, gdy poszkodowany przyczynił się do powstania (lub zwiększenia) szkody. Stopień redukcji sąd ma ustalić stosownie do stopnia winy obu stron (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 maja 2010 roku III CSK 229/09). Poszkodowany przyczynił się do wypadku i to w sposób znaczny. Niewątpliwie bowiem jak już wyżej wskazano przyczyną śmiertelnego wypadku było niezachowanie należytej staranności przez P. M. na przejściu dla pieszych przez torowisko, próba przejścia w niedozwolonym miejscu – pod barierką, brak możliwości usłyszenia nadjeżdżającego pociągu i usłyszenia sygnału z powodu założonych słuchawek. Bezsporne okoliczności wypadku świadczą o tym, iż stopień przyczynienia się poszkodowanego do powstania szkody był znaczny, co uzasadnia zdaniem Sądu Okręgowego uznanie, iż przyczynił się on do wypadku w 80%.

Mając powyższe na uwadze na podstawie art. 386§1 k.p.c. Sąd Okręgowy zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób, iż obniżył zasądzoną kwotę do 1.184,40 zł tj. 20% z całości odszkodowania wynoszącego 5.922 zł. Na podstawie art. 385 k.p.c. w pozostałej części apelacja została oddalona. Zmiana wyroku pociągała za sobą zmianę postanowienia o kosztach procesu. Sąd na podstawie art. 102 k.p.c. nie obciążył powódki kosztami procesu poniesionymi przez pozwanego, odstępując od zasady stosunkowego rozdziału kosztów procesu. Sąd odwoławczy miał na uwadze w szczególności charakter sprawy, okoliczność, iż określenie stopnia przyczynienia się do zdarzenia ma charakter ocenny, jak również fakt, iż zasądzona kwota nie przedstawiała by żadnego znaczenia.

O kosztach postępowania apelacyjnego Sąd orzekł również na podstawie art. 102 k.p.c. mając na uwadze powyżej wskazaną argumentację.

/-/ B. Łagodzińska/-/ A. Paszyńska – Michałowska/-/ A. Lewandowska