

Wyrok z dnia 23 kwietnia 1998 r.

II UKN 11/98

Tylko wyłączna wina pracownika i to w stopniu rażącego niedbalstwa, pozbawia go świadczeń z tytułu wypadku w drodze z pracy do domu (art. 8 w związku z art. 41 ust. 4 ustawy z dnia 12 czerwca 1975 r. o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, jednolity tekst: Dz.U. z 1983 r. Nr 30, poz. 144 ze zm.) .

Przewodniczący SSN: Zbigniew Myszką, Sędziowie SN: Maria Mańkowska (sprawozdawca), Andrzej Kijowski.

Sąd Najwyższy, po rozpoznaniu w dniu 23 kwietnia 1998 r. sprawy z wniosku Piotra M. przeciwko Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych-Oddziałowi w G. o rentę inwalidzką z tytułu wypadku w drodze z pracy i odszkodowanie, na skutek kasacji wnioskodawcy od wyroku Sądu Apelacyjnego-Sądu Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Gdańsku z dnia 27 października 1997 r. [...]

z m i e n i ł zaskarżony wyrok i oddalił apelację strony pozwanej.

U z a s a d n i e

Sąd Wojewódzki -Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Gdańsku z siedzibą w Gdyni wyrokiem z dnia 30 maja 1996 r., zmieniając decyzję Zakładu Ubezpieczeń Społecznych-Oddziału w G. z dnia 23 lutego 1994 r. uznał, iż wypadek jakiemu uległ wnioskodawca Piotr M. był wypadkiem w drodze z pracy do domu.

Rozstrzygnięcie odnośnie ustalenia wysokości jednorazowego odszkodowania i ustalenia prawa do renty inwalidzkiej wypadkowej przekazał Sąd organowi rentowemu.

Decyzją organu rentowego z dnia 22 sierpnia 1996 r. odmówiono wnioskodawcy, na podstawie art. 8 ustawy z dnia 12 czerwca 1975 r. o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (jednolity tekst: Dz. U. z 1983 r. Nr

30, poz. 144 ze zm.), przyznania renty inwalidzkiej i jednorazowego odszkodowania. Zdaniem organu rentowego wnioskodawca rażąco naruszył przepisy dotyczące ochrony zdrowia i życia poprzez gwałtowne wtargnięcie na torowisko. W wyniku rozpoznania odwołania wnioskodawcy Sąd Wojewódzki w Gdańsku - Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych z siedzibą w Gdyni, wyrokiem z dnia 23 kwietnia 1997 r., zmienił zaskarżoną decyzję i zasądził na rzecz wnioskodawcy jednorazowe odszkodowanie za 90% uszczerbku na zdrowiu oraz przyznał mu prawo do renty inwalidzkiej I grupy z tytułu wypadku w drodze z pracy do domu. Sąd ustalił, że w dniu 25 września 1993 r. około godziny 14⁰⁰ Piotr M. opuścił swój zakład pracy i udał się w drogę powrotną do domu tramwajem linii nr 12 w kierunku S. Z tramwaju tego wysiadł na przystanku znajdującym się na wysokości Politechniki G. Chciał przesiąść się na tramwaj linii nr 4 jadący w kierunku N.P. Tramwaj linii nr 12 zatrzymał się w odległości 2-3 m od przejścia dla pieszych., Piotr M. cały czas obserwując ten tramwaj, wkroczył zdecydowanym krokiem na przejście, pomimo czerwonego światła dla pieszych. W tym czasie do przejścia tego zbliżał się z przeciwnej strony tramwaj linii nr 6. Jechał on z prędkością około 15-20 km/godz. W odległości około 6-7 m od przejścia dla pieszych motorniczy zauważył, że znajduje się na nim człowiek. U uruchomił sygnał dźwiękowy i rozpoczął awaryjne hamowanie. Nie zdołał jednak wyhamować i potracił Piotra M. Dostał się on pod pierwszy wagon, który ciągnął go po ziemi przez kilka metrów. W wyniku wypadku Piotr M. doznał zmiążdżenia obu го- leni, urazu lewego barku oraz ogólnych potłuczeń. W chwili wypadku stan techniczny tramwaju był dobry. Hamulce były sprawne. Był on jednak bardzo przeciążony nadmierną liczbą pasażerów.

Sąd Wojewódzki uznał, iż zachowanie wnioskodawcy, które przyczyniło się do wypadku nie stanowiło jednak rażącego niedbalstwa. Przechodząc przez krytyczne przejście dla pieszych Piotr M. cały czas - co wynika z zeznań świadków - obserwował tramwaj linii 12. Świadczy to o jego ostrożności i nielekceważeniu, a więc także zdawaniu sobie sprawy z istniejącego niebezpieczeństwa i chęci uniknięcia go. O tym samym świadczy przekonanie poszkodowanego, że w chwili wejścia na przejście dla pieszych zapalone było zielone światło. W takim wypadku nie można zarzucić mu ignorowania ewentualnych konsekwencji wynikających z jego zachowania. O jego ograniczonej winie świadczy również przeprowadzony w postępowaniu docho- dzeniowym dowód z opinii biegłych.

Biegli stwierdzili, że istniała możliwość zatrzymania tramwaju przed znajdującym się na torowisku pieszym, nawet w sytuacji, gdy pojazd szynowy poruszał się z prędkością 20 km/h. Warunkiem było jednak rozpoczęcie hamowania bezzwłocznie po uświadomieniu sobie przez motorniczego niebezpieczeństwa. Wpływ na zaistnienie wypadku miała więc również reakcja psychomotoryczna prowadzącego tramwaj. Niewątpliwym wpływem na efektywność hamowania miało też stwierdzone przeciążenie pojazdu. W świetle tych okoliczności, z całą pewnością nie można uznać, że zachowanie się Piotra M. nacechowane było rażącą niedbałością. Przez swoją nieostrożność przyczynił się on do wypadku, którego padł ofiarą, co nie odbiera mu jednak prawa do stosownych świadczeń wypadkowych.

Sąd Wojewódzki przeprowadził dowód z opinii biegłego lekarza sądowego, który stwierdził, że łączny uszczerbek zdrowia, którego poszkodowany doznał w wyniku wypadku wynosi 90%. Składa się na to amputacja prawej nogi w obrębie podudzia, lewej zaś nad stawem kolanowym. Z tego tytułu biegły zaliczył wnioskodawcę do I-szej grupy inwalidów z tytułu wypadku w drodze z pracy do domu.

Sąd Apelacyjny-Sąd Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w Gdańsku, wyrokiem z dnia 27 października 1997 r. uwzględnił apelację strony pozwanej i zmienił zaskarżony wyrok, oddalając odwołanie. Zdaniem Sądu Apelacyjnego wyłączną przyczyną przedmiotowego wypadku było wejście Piotra M. na przejście dla pieszych znajdujące się na torowisku, na czerwonym świetle, bez upewnienia się, czy z żadnej strony nie nadjeżdża tramwaj. Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany w myśl art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 1 lutego 1983 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41 ze zm.) do zachowania szczególnej ostrożności. Subiektywne więc przeświadczenie poszkodowanego o świeceniu się zielonego światła, nie zmienia bezspornego faktu wynikającego z postępowania dowodowego, iż wszedł on na jezdnię, a właściwie na nią wtargnął, przy czerwonym świetle. Także możliwość, że widział on zielone światło po przeciwnej stronie ulicy, na sygnalizatorze dla pieszych przy Ambasadzie Niemiec - nie zmienia tego faktu, tym bardziej, że przejście jest tam kilkietapowe i dlatego przechodzenie wymaga dołożenia szczególnej ostrożności. Bardziej jednak - jeśli przyjąć wersję Piotra M., iż widział jakieś zielone światło - prawdopodobne jest, że widział zielone światło po przeciwnej stronie ulicy, ale dla kierunku jazdy samochodów jadących z G. do W. Świadczenie podkreślali bowiem, iż w momencie wypadku na obu jezdniach (w obu kierunkach) odbywał się ruch samochodów, a zatem miały one dla siebie zielone światło. Również i

ta okoliczność - zdaniem Sądu Apelacyjnego - nie wpływa na zmianę ustalenia, że wnioskodawca przechodził na czerwonym świetle dla jego odcinka drogi.

Biegły sądowy z zakresu rekonstrukcji przebiegu wypadków drogowych, powołany w sprawie karnej [...] stwierdził, iż motorniczy tramwaju nr 6 Józef K. nie miał możliwości uniknięcia potrącenia pieszego. Jeśli by uznać, że motorniczy, w istniejących okolicznościach, w związku z treścią przepisu art. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, nie musiał przewidywać, że torowisko przekraczać będzie nie zachowujący elementarnych zasad ostrożności pieszy i profilaktycznie stosować znacznego, bo aż do poniżej 18 km/h, zmniejszenia prędkości, wówczas jego zachowanie nie ma związku przyczynowego z zaistniałym wypadkiem, gdyż bez aż tak znacznego zmniejszenia prędkości nie mógł uniknąć wypadku. Okoliczności niniejszej sprawy skłaniają więc do wniosku, że motorniczy nie musiał przewidywać takiej sytuacji, gdyż początkowo Piotr M. stał przy tramwaju nr 12 i nie było widać, aby zamierzał przekroczyć torowisko, a następnie nagle i gwałtownie wkroczył na torowisko, przy czym w tym momencie motorniczy już hamował i dzwonił, na co poszkodowany nie reagował.

Prokurator Rejonowy w G. umorzył dochodzenie przeciwko motorniczemu uznając, że nie popełnił on zarzucanego mu czynu, to jest niezachowania bezpiecznej prędkości przy kierowaniu tramwajem linii nr 6 i spowodowania nieumyślnego ciężkiego uszkodzenia ciała Piotra M. Z tych też względów Sąd Apelacyjny doszedł do przekonania, iż do wypadku doszło wyłącznie wskutek naruszenia przez Piotra M. przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia i to wskutek rażącego jego niedbalstwa.

Powyższy wyrok zaskarżył kasacją pełnomocnik wnioskodawcy zarzucając: 1) naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 233 § 1 i art. 328 § 2 KPC oraz art. 382 i 385 KPC przez pominięcie przy ferowaniu zaskarżonego orzeczenia dowodów zebranych w postępowaniu w pierwszej instancji i w wyniku tego uchybienia, uwzględnienie apelacji jako zasadnej oraz 2) naruszenie art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 12 czerwca 1975 r. o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (jednolity tekst: Dz.U. z 1983 r. Nr 30, poz. 144 ze zm.) przez błędną jego wykładnię przyjmującą, że użyty w tym przepisie termin „wyłączna wina wypadku” tożsamy jest z pojęciem przyczynienia się do wypadku.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Kasacja jest uzasadniona. W myśl art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 12 czerwca 1975 r. o świadczeniach w razie wypadku przy pracy i choroby zawodowej (jednolity tekst: Dz.U. z 1983 r. Nr 30, poz. 144 ze zm.) stosowanego również do wypadków w drodze do pracy lub z pracy na podstawie art. 41 ust. 4 tej ustawy, świadczenia w niej określone nie przysługują pracownikowi, gdy wyłączną przyczyną wypadku było naruszenie przez pracownika przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia, spowodowane przez niego umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa. W świetle ustalonego orzecznictwa przyjmuje się, że w razie wypadku drogowego, któremu uległ pracownik w drodze do pracy lub z pracy bądź w wyniku wypadku przy pracy, przepisy o ruchu drogowym zalicza się do przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.

W doktrynie i orzecznictwie przyjmuje się, że rażące niedbalstwo stanowi ciężką postać winy nieumyślnej. W tym znaczeniu zarzut rażącego niedbalstwa będzie uzasadniony w przypadku lekkomyślności pracownika, jeżeli przewidywał możliwość naruszenia przepisów, lecz bezpodstawnie przypuszczał, że tego uniknie, a stopień tej bezpodstawności był duży. Za rażące niedbalstwo uznaje się też naruszenie przepisów b.h.p., gdy pracownik możliwości takiego naruszenia nie przewiduje, choć mógł i powinien je przewidzieć, a przy tym istnieją szczególnie ważne powody, by przewidywania tego od niego oczekiwać. Należy jednak brać pod uwagę, czy spełnienie wymogu przewidywania mogło nastąpić przy nieznacznym tylko skupieniu, koncentracji uwagi przez pracownika, czy też konieczny był większy wysiłek, co należy ustalać mając na względzie indywidualne cechy psychiczne pracownika i konkretne okoliczności wypadku. Naruszenie przepisów o bezpieczeństwie pracy w sposób umyślny lub wskutek rażącego niedbalstwa uchyla odpowiedzialność materialną, gdy jest ono wyłączną przyczyną wypadku. Wykluczona jest natomiast możliwość stosowania tej przesłanki wyłączającej, gdy naruszenie przez pracownika przepisów, nawet w sposób rażąco niedbały, nie było jedyną przyczyną wypadku [...].

W wyroku Sądu Najwyższego z dnia 6 sierpnia 1976 r., III PRN 19/76 (OSNCP 1977 nr 3, poz. 55) stwierdzono, iż działanie z rażącym niedbalstwem oznacza taką sytuację, w której pracownik zdaje sobie sprawę z grożącego mu niebezpieczeństwa, gdyż zwykle ono występuje w danych okolicznościach faktycznych, tak że każdy człowiek o przeciętnej przezorności ocenia je - jako ewidentne - a mimo to z naruszeniem przepisów b.h.p. bez potrzeby naraża się na to niebezpieczeństwo, ignorując następstwa własnego zachowania się.

Sąd Najwyższy podziela stanowisko Sądu Wojewódzkiego, że wnioskodawca nie zdawał sobie sprawy z grożącego mu niebezpieczeństwa w okolicznościach zaistniałego wypadku, zatem nie ignorował następstw swego zachowania. W przedmiotowej sprawie istnieje też szereg okoliczności przemawiających za uznaniem, że zachowanie się Piotra M. nie stanowiło wyłącznej winy wypadku drogowego, a tylko przyczyniło się do wypadku, nie stanowiąc przy tym rażącego niedbalstwa. Ma rację Sąd Wojewódzki, że tylko wyłączna wina pracownika i to szczególnie uwarunkowana stopniem rażącego niedbalstwa, pozbawia go świadczeń z tytułu wypadku w drodze z pracy do domu. Analogicznie w wyroku z dnia 7 marca 1969 r., II PR 576/68 (OSNCP 1970 z. 4, poz. 60) Sąd Najwyższy przyjął, iż dla odrzucenia wyłącznej winy poszkodowanego w wypadku samochodowym wystarczy stwierdzenie, że jedną z przyczyn wypadku było jakiegokolwiek inne zdarzenie, którego nie można przypisać poszkodowanemu (por. też wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 29 lutego 1996 r., III AUr 148/96, Pr. Pracy 1996 nr 11 s. 48).

W rozpoznawanej sprawie Sądy obu instancji ustaliły, że Piotr M. udając się z pracy do domu w dniu 25 września 1993 r., wysiadł z tramwaju nr 12 i cały czas obserwując ten tramwaj, wkroczył zdecydowanym krokiem na przejście, pomimo czerwonego światła dla pieszych. Był bowiem przekonany, że w chwili wejścia na przejście dla pieszych, zapalone było zielone światło, co mogła sugerować podwójna sygnalizacja świetlna: odrębna dla tramwajów i dla pieszych. Również Sąd Apelacyjny uznał, iż istnieje taka możliwość, że wnioskodawca widział zielone światło po przeciwnej stronie ulicy na sygnalizatorze przy Ambasadzie Niemiec, ale było to światło dla kierunku jazdy samochodów jadących z G. do W. i dlatego Sąd Apelacyjny uznał, iż nie zmienia to faktu, że na takim wieloetapowym przejściu, przechodzenie wymaga dołożenia szczególnej staranności. Świadkowie podkreślali, że w momencie wypadku na obu jezdniach, w obu kierunkach, odbywał się ruch samochodów, a zatem miały one dla siebie zielone światło, zaś wnioskodawca wkroczył na jezdnię na czerwonym świetle dla jego odcinka drogi.

Także w postanowieniu o odmowie wszczęcia dochodzenia funkcjonariusze policji stwierdzili, że zachowanie się pieszego było niepoprawne i wysoce niebezpieczne, w wyniku czego sam przyczynił się do zaistniałego wypadku. Z kolei biegli powołani w tym postępowaniu uznali, iż istniała możliwość zatrzymania tramwaju przed znajdującym się pieszym na torowisku, nawet w sytuacji, gdy pojazd poruszał się z prędkością 20 km/godz. Warunkiem było jednak rozpoczęcie hamowania bez-

zwłocznie po uświadomieniu sobie przez motorniczego niebezpieczeństwa. Wpływ na zaistnienie wypadku miała więc również reakcja psychomotoryczna prowadzącego tramwaj, a także przeciążenie tramwaju, które niewątpliwie osłabiało efektywność hamowania. Okoliczności, uwzględnione przez Sąd Apelacyjny, że motorniczy nie musiał przewidywać takiej sytuacji, a kiedy zauważył wnioskodawcę wkraczającego na torowisko, zaraz hamował i dzwonił oraz fakt umorzenia postępowania przeciwko motorniczemu, nie wystarczają do uznania wyłącznej winy wnioskodawcy w stopniu rażącego niedbalstwa przez naruszenie art. 11 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym z 1983 r., obowiązującego w dacie wypadku. Przepis ten zobowiązuje pieszego do zachowania szczególnej ostrożności przy przechodzeniu przez jezdnię, ale stopień jego winy powinien być uwzględniony w całokształcie okoliczności wypadku.

Na podstawie ustalonego stanu faktycznego w sprawie Sąd Najwyższy uznał, że bez wątplenia zachowanie wnioskodawcy było nieostrożne, graniczące wręcz z niedbalstwem, gdyż nie upewnił się, czy z przeciwka nie nadjeżdża inny tramwaj, a obserwował tylko ten tramwaj, z którego wysiadł. Jednakże okoliczności tego wypadku drogowego, który miał miejsce na skrzyżowaniu ulic z podwójną sygnalizacją świetlną i przeświadczenie wnioskodawcy, że ma zielone światło uprawniające go do przejścia jezdni, gdy faktycznie było to światło dla samochodów, a nie dla pieszych, upoważniają do przyjęcia, że zachowanie wnioskodawcy nie było rażąco niedbałe i świadomie nie narażał się na niebezpieczeństwo, ignorując następstwa własnego zachowania się.

Wypadek ten nie nastąpił też z wyłącznej winy wnioskodawcy, skoro biegli uznali początkowo, że motorniczy Józef K. miał możliwość uniknięcia wypadku, chociaż samo zachowanie motorniczego nie uzasadniało odpowiedzialności karnej. W drugiej opinii - biegły sądowy z zakresu rekonstrukcji przebiegu wypadków drogowych (wydanej w sierpniu 1994 r., a więc po upływie 11 miesięcy od wypadku, po uwzględnieniu zeznań innego motorniczego, złożonych 2 dni wcześniej) uznał, iż motorniczy Józef K. nie miał możliwości uniknięcia wypadku. Obie te opinie zostały zaliczone do materiału dowodowego i uwzględnione przez Sądy przy ustalaniu stanu faktycznego. Opinia pierwsza [...], wydana przez biegłych na podstawie zeznań motorniczego Józefa K. wydaje się jednak bardziej przekonująca. Zdaniem biegłych, którzy uznali, iż przy szybkości tramwaju określonej przez motorniczego na ok. 15 km/godz. istniała możliwość zatrzymania pojazdu przed miejscem najechania na pieszego, pod warunkiem, iż decyzja o hamowaniu nastąpiłaby od razu w chwili

zagrożenia. Fakt, że pieszy wkraczający na torowisko był odwrócony plecami do nadjeżdżającego tramwaju stanowił dodatkowy sygnał dla motorniczego o powstającym zagrożeniu.

Słusznie zatem przyjął Sąd Wojewódzki, iż wpływ na zaistnienie wypadku miała również reakcja psychomotoryczna prowadzącego tramwaj, i opóźnione hamowanie z powodu przeciążenia pojazdu, co oznacza, iż wnioskodawcy nie można przypisać wyłącznej winy w spowodowaniu tego wypadku.

Biorąc pod uwagę powyższe rozważania Sąd Najwyższy uznał, iż Sąd Apela-cyjny wadliwie zastosował art. 8 ustawy wypadkowej na tle ustalonego stanu fak-tycznego i błędnie przyjął, że rażące niedbalstwo wnioskodawcy było wyłączną przy-czyną wypadku.

Z tych wszystkich względów i na podstawie art. 393¹⁵ Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji.

=====