

Sygn. akt I ACa 1761/14

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 lipca 2015 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący – Sędzia SA Ewa Kaniok

Sędzia SA Maciej Dobrzyński (spr.)

Sędzia SO (del.) Agnieszka Wachowicz – Mazur

Protokolant st. sekr. sąd. Joanna Baranowska

po rozpoznaniu w dniu 21 lipca 2015 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa S. Ł.

przeciwko (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W.

z udziałem interwenienta ubocznego po stronie pozwanej (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powódki

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie

z dnia 23 czerwca 2014 r.

sygn. akt I C 1096/11

uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w Warszawie, pozostawiając temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego.

I ACa 1761/14

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 19 października 2011 r. S. Ł. wniosła o zasądzenie od (...) S.A. z siedzibą w W. kwoty 400 000 zł z ustawowymi odsetkami od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz kosztów procesu według norm przepisanych.

W odpowiedzi na pozew z dnia 25 stycznia 2012 r. strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Na wniosek pozwanego Sąd Okręgowy zawiadomił o toczącym się postępowaniu (...) sp. z o.o. z siedzibą w W., które przystąpiło do procesu w charakterze interwenienta ubocznego po stronie pozwanej. Interwenient uboczny wniósł o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie od powódki na swoją rzecz kosztów procesu według norm przepisanych.

Wyrokiem z dnia 23 czerwca 2014 r. Sąd Okręgowy w Warszawie powództwo oddalił (pkt I), zasądził tytułem zwrotu kosztów procesu od S. Ł. na rzecz (...) S. A. z siedzibą w (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. kwoty po 7.217 zł (pkt II)

oraz nakazał pobrać od S. Ł. na rzecz Skarbu Państwa - Sądu Okręgowego w Warszawie kwotę 5.116,80 zł tytułem wydatków poniesionych tymczasowo z sum Skarbu Państwa (pkt III).

Sąd I instancji oparł swoje rozstrzygnięcie na następujących ustaleniach faktycznych oraz rozważaniach prawnych:

S. Ł. mieszka na K. i codziennie dojeżdża do pracy przy al. (...) metrem. Z metra korzysta od momentu jego uruchomienia w latach 90-tych XX w. W dniu 2 lutego 2011 r. o godzinie 16.44 powódka wracając z pracy do domu podeszła do jednej z bramek na stacji metra(...). Tego dnia miała ze sobą damską torebkę i torbę z dwoma tomami akt sądowych. Autoryzując przejście kartą miejską powódka zaczęła naciskać na jedno z ramion tripodu bramki utrzymaną w ręku torbą z aktami. Z chwilą autoryzacji karty, nastąpiło zdjęcie blokady z tripodu i jego obrót o 120°. W związku z tym, że ramię tripodu zostało wprowadzone w ruch przez powódkę torbą, a powódka podjęła próbę przejścia bokiem do kierunku poruszania się (z wysuniętym do przodu lewym bokiem) zabrakło wystarczająco miejsca pomiędzy ramionami tripodu dla samej powódki do swobodnego przejścia. W konsekwencji kolejne ramię tripodu zatrzymało się pomiędzy nogami powódki kończąc obrót. W zaistniałej sytuacji powódka podjęła próbę przełożenia pozostającej z tyłu prawej nogi nad zablokowanym ramieniem. Gdy przechyliła się w lewo straciła równowagę, upadła i doznała poważnego złamania kości udowej lewej nogi. Upadek powódki zauważyła dyżurna stacji W. B.. Natychmiast udała się w miejsce zdarzenia, aby udzielić powódce pomocy. W krótkim czasie przyjechała wezwana karetka pogotowia, która zabrała powódkę do szpitala na S.. W szpitalu następnego dnia powódka przeszła operację polegającą na nastawieniu odłamów na stole wyciągowym i zespoleniu śrubopłyty (...) pod kontrolą rtg. W szpitalu przebywała do 14 lutego 2011 r. W dniu 12 marca 2012 r. powódka przeszła kolejną operację polegającą na usunięciu kostniny i zespolenia, co skutkowało jednomiesięcznym zwolnieniem lekarskim.

W dniu zdarzenia nie odnotowano awarii bramek biletowych. Również bramka z której korzystała powódka działała prawidłowo. W bezpośrednim sąsiedztwie bramki, z której korzystała powódka znajduje się winda umożliwiająca pasażerom dostanie się na peron metra, która w dniu zdarzenia była sprawna.

(...) sp. z o.o. z siedzibą w W. (dalej jako (...)) w chwili zdarzenia posiadało ważną umowę ubezpieczenia z tytułu odpowiedzialności cywilnej w (...) S.A. z siedzibą w W. (dalej jako (...)), a także ważne świadectwo bezpieczeństwa wystawione przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego potwierdzające, że spełnia wymogi w zakresie właściwego utrzymania infrastruktury kolejowej oraz bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego.

Przy bramkach na stacjach metra nie ma szczegółowych instrukcji dotyczących bezpiecznego przechodzenia przez nie. Natomiast na samych stacjach na poziomie peronów, jak również we wszystkich pojazdach (pociągi metra, tramwaje, autobusy) dostępny jest wyciąg Regulaminu przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w (...) W. w którego § 15 ust. 1 pkt 16 (w dacie zdarzenia § 13 ust. 1 pkt 16) zabrania się przekraczania zamkniętych bramek metra.

Sąd Okręgowy wskazał, że powyższy stan faktyczny ustalił przede wszystkim na podstawie dowodów w postaci zeznań powódki, opinii biegłego oraz dokumentów złożonych przez strony. Na podstawie art. 232 zd. 2 k.p.c. Sąd I instancji z urzędu dopuścił dowód z opinii biegłego, albowiem dla wyjaśnienia sprawy niezbędne było ustalenie, czy jedną z przyczyn zdarzenia nie było, jak twierdziła powódka, wadliwe działanie bramki. Nie było wystarczającym dowodem w tym zakresie oświadczenie (...) zawarte w piśmie z 30 kwietnia 2013 r.

Sąd Okręgowy podniósł, że ostatecznie stan faktyczny był niesporny pomiędzy stronami. Powódka w pozwie twierdziła co prawda, że za jej upadek odpowiada awaria bramki, z której korzystała, jednak ostatecznie nie kwestionowała opinii biegłego sądowego, wskazując, że bezpośrednią przyczyną doznania obrażeń był brak instrukcji dotyczącej zasad bezpiecznego przechodzenia przez bramkę wejściową i brak instrukcji dotyczącej zasad postępowania w przypadku zablokowania pasażera w bramce w wyniku zajęcia przez jedno z ramion trójnogu przestrzeni pomiędzy nogami i unieruchomienia w bramce. Spór dotyczył zatem zakresu obowiązków informacyjnych (...) oraz zasad jego odpowiedzialności.

Za zbędne Sąd I instancji uznał dopuszczenie dowodu z oględzin i opinii biegłych wskazanych w piśmie z 22 kwietnia 2014 r.

W ocenie Sądu Okręgowego powództwo jako bezzasadne podlegało oddaleniu. Zgodnie z art. 435 § 1 k.c. prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Z przepisu tego wynika, że odpowiedzialność (...), a w konsekwencji jego ubezpieczyciela - (...), rozpatrywana być powinna na zasadzie ryzyka. Przemawiał za tym stopień zagrożenia ze strony stosowanych przez interwenienta urządzeń, stopień komplikacji przy przetwarzaniu energii elementarnej na pracę oraz ogólny poziom techniki przez niego stosowanej. Przy czym nie chodziło tu o same bramki na stacjach metra, ale o funkcjonowanie metra jako całości. Szkody nie musi powodować bowiem konkretne urządzenie wprawiane w ruch siłami przyrody, wystarczy zaistnienie adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy funkcjonowaniem przedsiębiorstwa jako całości a zaistniałą szkodą. Ruchem przedsiębiorstwa jest zatem każda działalność tego przedsiębiorstwa, a nie tylko taka, która jest bezpośrednio związana z działaniem sił przyrody i która stanowi następstwo ich działania.

Pozwany, wskazując na brak odpowiedzialności interwenienta, powoływał się na przesłankę egzoneracyjną w postaci wyłącznej winy powódki. Wina poszkodowanego występuje powszechnie jako przesłanka zwalniająca od odpowiedzialności przy zasadzie ryzyka. Przy czym pojęcie winy ujmowane jest jako możliwość postawienia zarzutu. Nie zawsze będzie to postępowanie bezprawne, bowiem zarzut może zostać także zbudowany na podstawie porównania zachowania się sprawcy (poszkodowanego) z ogólnymi zasadami postępowania w społeczeństwie. Wina poszkodowanego występuje także wówczas, gdy nie okaże on właściwej troski o swe własne interesy i wobec samego siebie, czyli nie doloży takiej staranności, jaką powinien przejawiać w danych okolicznościach człowiek rozważny. Z art. 435 § 1 k.c. wynika, że odpowiedzialność przedsiębiorstwa wyłącza tylko takie zachowanie poszkodowanego, stanowiące wyłączną przyczynę szkody, które jest zawinione. Istnieje więc normalny związek przyczynowy wyłącznie pomiędzy zawinionym zachowaniem się poszkodowanego a doznaną przez niego szkodą. Dlatego jeżeli wyłączną przyczyną szkody jest niezawinione zachowanie poszkodowanego, przesłanka egzoneracyjna nie zachodzi, a tym samym odpowiedzialność przedsiębiorstwa nie zostaje wyłączona. Zachowanie się poszkodowanego musi być zawinione według ogólnych pojęć winy, tzn. takie, aby uzasadniało możliwość postawienia zarzutu. Szkoda nie powstaje 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. Użyty w art. 435 § 1 k.c. zwrot „wyłącznie z winy” należy odnosić do przyczyny, gdyż konstrukcja przepisu została oparta na przeciwstawieniu przyczyn powstania szkody w płaszczyźnie przyczynowości, a nie winy. Ocena winy poszkodowanego jako okoliczności egzoneracyjnej jest dokonywana w kategoriach adekwatnego związku przyczynowego, a więc przewidziana w tym przepisie wyłączna wina w spowodowaniu szkody występuje jedynie wtedy, gdy zawinione zachowanie poszkodowanego było jedyną jej przyczyną. Tylko wyłączny związek między tym zawinionym zachowaniem a szkodą zwalnia prowadzącego przedsiębiorstwo od odpowiedzialności.

Sąd Okręgowy podniósł, że zdaniem powódki do wypadku przyczynił się brak stosownych instrukcji postępowania na wypadek zablokowania się przechodzącego w bramce. Odnosząc się do tego zarzutu Sąd I instancji wskazał, że podobne jak na stacjach metra bramki obrotowe stosowane są powszechnie do kontroli ruchu osobowego w miejscach strzeżonych takich jak baseny, wyciągi narciarskie, zakłady pracy, instytucje użyteczności publicznej, lotniska. W samym metrze system bramek elektronicznych stosowany jest od jesieni 1998 r. Powódka, która korzysta z metra od samego początku, z bramkami styka się od kilkunastu lat. Mechanizm działania tego urządzenia, z punktu widzenia użytkownika, jest bardzo prosty. Zieloną strzałką oznaczone są czynne bramki, które odblokowywane są po przyłożeniu karty zbliżeniowej lub włożeniu biletu. Następnie, w momencie autoryzacji karty zapala się zielone (względnie żółte) światło potwierdzające możliwość przejścia. W przypadku odmowy autoryzacji zapala się światło

czerwone. Każda z osób korzystających z metra na co dzień, czynności związane z przechodzeniem przez bramki wykonuje automatycznie. Problem związany z wchodzeniem na stację może pojawić się w sytuacji, gdy przechodzący ma bagaż. Musi on w takiej sytuacji podjąć decyzję, czy przechodzić przez bramkę, skorzystać z bocznego wejścia lub windy. W dniu 2 lutego 2011 r. powódka, która miała oprócz swojej torebki także kilkukilogramową torbę z aktami, zdecydowała się przejść przez bramkę. Zdaniem Sądu Okręgowego powódka nie przechodziła zbyt wolno (ponad 10 sekund) przez bramkę, ale nieprawidłowo trzymała przenoszony bagaż. Decydując się na przejście przez bramkę powinna podnieść torbę, tak aby to noga, a nie torba przesuwiała ramię tripodu. Przestrzeń dla osoby przechodzącej pomiędzy ramionami w najszerszym miejscu wynosi 70 cm. Jest ona w normalnych warunkach wystarczająca. W ocenie Sądu I instancji, każda osoba, a już z pewnością mająca często do czynienia z bramkami obrotowymi, powinna zdawać sobie sprawę z tego, co się stanie, gdy ramię tripodu uruchomione zostanie przez torbę. Naturalną konsekwencją jest to, że zmniejszy się przestrzeń dla przechodzącego. Wtedy może dojść do zatrzymania się tripodu przed zakończeniem przechodzenia przez korzystającego, a jedno z ramion znajdzie się pomiędzy nogami, uniemożliwiając swobodny ruch. Sąd I instancji nie podzielił twierdzeń strony powodowej co do tego, że w sytuacji zatrzymania jej w takiej pozycji, gdyby była stosowna instrukcja, to zapoznałaby się z nią i podjęła wg jej wskazań bezpieczne dla siebie działania. W momencie zatrzymania się tripodu zablokowana osoba nie ma możliwości zajęcia się lekturą jakiegokolwiek tekstu. Powódka nie wyjaśniła, gdzie taka instrukcja miałaby się znajdować, aby pozostawała w zasięgu wzroku osoby unieruchomionej w bramce. Za wystarczający uznany został zapis powszechnie dostępnego regulaminu zakazujący przekraczania zamkniętych bramek metra. Zakaz ten wynika z tego, że zachowanie takie jest niebezpieczne. Podobnie jak niebezpieczne jest - również zakazane w regulaminie - wychylenie się z pojazdu, przekraczanie linii bezpieczeństwa wyznaczonej na peronie stacji metra przed zatrzymaniem się pociągu, schodzenie na torowisko, wchodzenie do tunelu lub pomieszczeń technicznych metra, bieganie po peronie i schodach na stacjach metra itp. Z samego zakazu przekraczania zamkniętych bramek wynikało to, co powódka powinna zrobić w zaistniałej sytuacji - doprowadzić do odblokowania bramki. W tym celu mogła skorzystać z pomocy innych pasażerów (których o tej porze przy bramce było bardzo wielu) lub pracowników obsługi metra. Zamiast tego powódka zdecydowała się na bardzo ryzykowne zachowanie, biorąc pod uwagę trzymany stosunkowo ciężki bagaż, zimowe ubranie utrudniające ruchy, a także wiek powódki, która w lutym 2011 r. miała ponad 63 lata. Upadek powódki, a w jego konsekwencji złamanie nogi, stanowiło zatem wynik niefrasobliwości powódki, która zamiast skorzystać z sąsiedniej windy zdecydowała się na przechodzenie przez bramkę. Następnie nie uniosła przenoszonego bagażu ponad ramię tripodu, nieprawidłowo ustawiła się bokiem zamiast przodem do kierunku ruchu. Wreszcie podjęła próbę przechodzenia przez zamkniętą bramkę. Tym samym powódka nie okazała właściwej troski o swoje bezpieczeństwo, nie dołożyła takiej staranności, jaką powinien przejawiać przy przechodzeniu przez bramkę człowiek rozważny. Stanowi to podstawę do przyjęcia przez Sąd I instancji, że to powódka ponosi wyłączną winę za wypadek.

Dodatkowo Sąd Okręgowy podniósł, że nie tylko brak instrukcji bezpieczeństwa nie pozostawał w związku z wypadkiem powódki, ale także nie było żadnych podstaw do przyjęcia, aby istniała konieczność tworzenia przez przewoźnika dodatkowych instrukcji i zaśmieciania nimi przestrzeni publicznej. Takie założenie z pewnością przyjął również Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, który stosownie do art. 19 ustawy o transporcie kolejowym po zapoznaniu się z wykazem przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej wydał w dniu 22 grudnia 2006 r. świadectwo bezpieczeństwa nr (...), ważne do 21 grudnia 2011 r.

O kosztach procesu Sąd I instancji orzekł na podstawie art. 98, art. 107 zdanie 3 oraz art. 108 § 1 k.p.c. Ponadto, na podstawie art. 83 ust. 2 w zw. z art. 113 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych nakazano pobrać od powódki kwotę 5.116,80 zł tytułem wydatków poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa.

Apelację od wyroku Sądu Okręgowego wniosła powódka, zaskarżając go w całości. Zarzuciła:

1/ naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 217 § 2 k.p.c. w zw. z art. 328 § 2 k.p.c., mające wpływ na treść rozstrzygnięcia, polegające na błędnym zastosowaniu art. 217 § 2 k.p.c. poprzez oddalenie wniosku o dopuszczenie dowodu z oględzin i opinii biegłego, w wyniku uznania dowodu za „zbędny”, gdy przesłanka „zbędności” nie jest objęta

hipotezą art. 217 § 2 k.p.c. oraz błędnym niezastosowaniu art. 328 § 2 k.p.c., poprzez brak wyjaśnienia dlaczego Sąd uznał dowód za „zbędny”,

2/ błąd w ustaleniach faktycznych polegający na przyjęciu, że „ostatecznie stan faktyczny był niesporny między stronami”, gdy powódka kwestionowała i kwestionuje istotne ustalenie, że „bramka z której korzystała powódka działała prawidłowo”,

3/ naruszenie przepisu postępowania, tj. art. 328 § 2 k.p.c., mające wpływ na treść rozstrzygnięcia, polegające na błędnym niezastosowaniu przepisu przez to, że zawarte w uzasadnieniu wyroku wyjaśnienie podstawy prawnej wyroku jest w istotnej części wewnętrznie sprzeczne, niepełne i niejasne,

4/ naruszenie przepisu postępowania, tj. art. 328 § 2 k.p.c., mające wpływ na treść rozstrzygnięcia, polegające na błędnym niezastosowaniu przepisu przez to, że zawarte w uzasadnieniu wyroku wyjaśnienie podstawy prawnej wyroku jest w istotnej części pozbawione przytoczenia przepisów prawa, z których Sąd wyprowadził przyjęte przez siebie normy prawne,

5/ naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 435 § 1 k.c. w zw. z § 13 ust. 1 pkt 16 uchwały nr (...) W. z dnia 13 maja 2004 r. w sprawie regulaminu przewozu osób i bagażu środkami lokalnego transportu zbiorowego w (...) W. w brzmieniu nadanym uchwałą nr (...) W. z dnia 2 marca 2007 r. zmieniającą uchwałę w sprawie regulaminu przewozu osób i bagażu środkami transportu zbiorowego w (...) W., polegające na ich niewłaściwym zastosowaniu przez - jak się wydaje - przypisanie powódce wyłącznej winy w wywołaniu szkody, w oparciu o założenie, że powódka naruszyła zakaz korzystania z zamkniętych bramek metra - gdy z poczynionych przez Sąd ustaleń faktycznych wynika, że bramka, z której powódka korzystała, nie była „zamknięta” w rozumieniu § 13 ust. 1 pkt 16 uchwały (regulaminu),

6/ naruszenie przepisu prawa materialnego, tj. art. 435 § 1 k.c. polegające na jego niewłaściwym zastosowaniu przez - jak się wydaje - przypisanie powódce wyłącznej winy w wywołaniu szkody, w oparciu o założenie, że zachowanie powódki było sprzeczne z przyjętą przez Sąd szczególną dyrektywą korzystania z bramki, wynikającą rzekomo z ogólnych reguł należytej staranności - gdy w rzeczywistości dyrektywa taka z owych reguł w żaden sposób nie wynika,

7/ nierozpoznanie istoty sprawy polegające na niedokonaniu analizy w przedmiocie wysokości należnego powódce zadośćuczynienia.

Wskazując na powyższe zarzuty strona powodowa wniosła o:

- uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania;
- ewentualnie, zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uwzględnienie powództwa w całości;
- zasądzenie od pozwanego na rzecz powódki kosztów procesu za I oraz II instancję.

W piśmie procesowym z dnia 6 września 2014 r. powódka, w uzupełnieniu apelacji, podniosła dodatkowe zarzuty dotyczące:

1/ naruszenia przepisów postępowania, a mianowicie art. 217 § 2 k.p.c. w zw. z art. 328 k.p.c., mające wpływ na treść orzeczenia, przez oddalenie wniosku dowodowego strony powodowej, zmierzającego do wyjaśnienia przyczyn zablokowania powódki w bramce wejściowej metra oraz uznanie przeprowadzenia tego dowodu za zbędne – w sytuacji, gdy niepodobieństwem jest, by powódka, osoba szczupła, z niewielką torbą oraz dwoma tomami dokumentów, nie zmieściła się w 70 centymetrowej przestrzeni wejściowej do bramki metra i tym samym doprowadziła do jej zablokowania,

2/ naruszenia prawa materialnego, a mianowicie art. 435 § 1 k.c. w zw. z § 3 pkt 2 Regulaminu przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w (...) W., polegające na niewłaściwym jego zastosowaniu – przez przypisanie powódce wyłącznej winy w spowodowaniu doznanej przez nią szkody, w sytuacji, gdy przyczyna zablokowania jej

w bramce nie została wyjaśniona, a podjęta przez nią próba uwolnienia się z zablokowanej bramki, wynikała z braku instrukcji pouczającej pasażerów co do zasad bezpiecznego postępowania w takich przypadkach, którą powinien być zamieścić w widocznym miejscu, odpowiedzialny za bezpieczeństwo podróży przewoźnik,

3/ sprzeczności istotnych ustaleń Sądu z treścią zebranego w sprawie materiału dowodowego polegająca:

a/ na przyjęciu, że stan faktyczny w sprawie był niesporny, a spór dotyczył jedynie zakresu obowiązków informacyjnych (...) oraz zasad jego odpowiedzialności – w sytuacji, gdy strona powodowa, wobec nieuwzględnienia przez Sąd jej wniosków dowodowych (mających na celu wyjaśnienie przyczyn zablokowania powódki w bramce wejściowej), mogła się odnieść merytorycznie jedynie do oczywistego niedopełnienia przez przewoźnika obowiązku zamieszczenia w metrze ogólnodostępnej informacji dotyczącej zasad postępowania w przypadku zablokowania pasażera w bramce wejściowej,

b/ na przyjęciu, że zamieszczony w wagonach i na peronach wyciąg z regulaminu (...) w W. (§ 15 ust. 1 pkt 16 - w dacie zdarzenia w § 13 ust. 1 pkt 16 - zabraniający w metrze palenia tytoniu, spożywania napojów alkoholowych, jazdy na deskorolkach, gry na instrumentach muzycznych, handlu obwoźnego, schodzenia na torowisko, a także przekraczania zamkniętych bramek metra) jest dostateczną instrukcją dla pasażera w przypadku zablokowania go w bramce i nie uzasadnia zamieszczania przez przewoźnika w metrze dodatkowych instrukcji i „zaśmiecania nimi przestrzeni publicznej”, pomimo, że nie znajduje to potwierdzenia w treści przytoczonych wyżej przepisów tego regulaminu, ani w żadnej instrukcji,

c/ na przyjęciu, że określony w § 15 ust. 1 pkt 16 (w dacie zdarzenia w § 13 ust. 1 pkt 16) zakaz przekraczania zamkniętych bramek, mający charakter porządkowy, podobnie jak zakaz śmiecenia czy też biegania po peronach – dotyczy postępowania ratunkowego, w przypadku zablokowania pasażera w bramce metra i stanowi wystarczającą instrukcję, zwalniającą przewoźnika od odpowiedzialności z art. 435 § 1 k.c.,

d/ na przyjęciu, że próbująca uwolnić się z blokady tripoda powódka naruszyła regulaminowy zakaz przekraczania zamkniętych bramek – w sytuacji, gdy powódka nie pokonywała zamkniętej bramki; po dokonaniu autoryzacji weszła bowiem do otwartej bramki i została w niej unieruchomiona, w związku z nagłym zajęciem przestrzeni pomiędzy jej nogami przez jedno z ramion trójnogu, czego regulamin nie przewiduje i nie zawiera informacji, jak w takiej sytuacji pasażer powinien się zachować,

e/ na przyjęciu, że zablokowana w bramce wejściowej powódka, niefrasobliwie i z własnej winy nie okazała właściwej troski o swoje bezpieczeństwo, nie dołożyła takiej staranności, jaką powinien przejawiać przy przechodzeniu „człowiek rozważny” i tym samym ponosi wyłączną odpowiedzialność za doznaną szkodę – w sytuacji, gdy ani w regulaminie (...), ani w pomieszczeniach metra nie ma żadnej instrukcji, informującej o tym, co powinien uczynić pasażer, który został zablokowany w bramce wejściowej,

f/ na nieuwzględnieniu faktu, że zablokowana w godzinach szczytu w bramce powódka, nie znając zasad bezpiecznego postępowania w takich przypadkach, nie spotkał się z żadną formą pomocy ze strony tłoczących się za nią, śpieszących do metra pasażerów i próbowała uwolnić się o własnych siłach, podejmując próbę przełożenia nogi nad ramieniem tripoda, co w jej sytuacji mogłoby się wydawać jedynym rozsądnym wyjściem, zwłaszcza, że w pobliżu nie było nikogo z obsługi, a dyżurna ruchu przybyła dopiero po wypadku,

g/ na nieuwzględnieniu faktu, że powódka, jako osoba zablokowana wskutek zatrzymania się pomiędzy jej nogami tripodu, nie będąca zdaniem Sądu w stanie „zajęcia się lekturą jakiegokolwiek tekstu”, a nie mając wcześniej możliwości zapoznania się z zasadami bezpiecznego uwalniania się z bramki (których zresztą nie ma) – podjęła desperacką próbę samouwolnienia się i przekładając nogę przez drugie ramię tripodu, wskutek głębokiego stresu utraciła równowagę i uległa wypadkowi, za który odpowiedzialność ponosi wyłącznie przewoźnik,

h/ na uznaniu za „niedorzeczne” oświadczenia powódki, że gdyby zapoznała się z instrukcją postępowania w razie zablokowania w bramce, to podjęłaby bezpieczne dla niej działania zgodnie z jej wskazaniem, gdyż zdaniem Sądu

osoba zablokowana w bramce wskutek zatrzymania się pomiędzy jej nogami tripodu nie ma możliwości zajęcia się jakąkolwiek lekturą – w sytuacji, gdy pasażer powinien mieć możliwość zapoznania się z instrukcją jeszcze przed wejściem do bramki, a nie zapoznawać się z nią dopiero po unieruchomieniu go przez ramiona tripodu, gdyż z powodu oczywistego stresu nie jest w pełni zdolny do racjonalnego działania,

i/ na błędnym przyjęciu, że korzystająca od lat z metra powódka powinna była wiedzieć z zamieszczonego w wagonach i na peronie regulaminu (...) - co należy uczynić w przypadku zablokowania jej w bramce, ponieważ w regulaminie takiej informacji nie było,

a nadto

na nieuwzględnieniu przez Sąd faktu, że informacja o zasadach bezpiecznego korzystania z metra powinna być ze względów bezpieczeństwa dostępna dla ogółu podróżnych, jeszcze przed wejściem do bramki wejściowej i że zamieszczenie jej w żadnym razie nie byłoby zbędnym „zaśmiecaniem przez przewoźnika przestrzeni publicznej”, choćby ze względu na podróżnych, którzy decydują się skorzystać z usług metra po raz pierwszy i zanim dotrą na peron by zapoznać się z regulaminem (...) mogą zostać zablokowaniu w bramce wejściowej i pozostawieniu sami sobie, bez jakiegokolwiek instrukcji, jak w takim przypadku powinni się zachować, a wobec obojętności innych podróżnych i niezapewnieniu przez przewoźnika natychmiastowej pomocy ze strony jego pracowników, skazani w efekcie na konieczność samouwolnienia się z zablokowanej bramki, co może doprowadzić do wypadku.

W odpowiedzi na apelację z dnia 22 października 2014 r. interwenient uboczny wniósł o oddalenie apelacji oraz zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja powódki zasługiwała na uwzględnienie.

Na wstępie stwierdzić należało, że Sąd Apelacyjny podziela ustalenia faktyczne dokonane przez Sąd Okręgowy i przyjmuje je jako własne. Przede wszystkim Sąd I instancji właściwie ustalił przebieg zdarzenia do którego doszło z udziałem powódki w dniu 2 lutego 2011 r. na stacji metra Ratusz-Arsenał oraz bezpośrednie konsekwencje wypadku dla jej zdrowia. Powódka podniosła w apelacji zarzut popełnienia przez Sąd Okręgowy błędu w ustaleniach faktycznych, wskazując, że kwestionuje ustalenie Sądu, iż bramka, z której korzystała tuż przed upadkiem działała prawidłowo. Zarzut ten nie mógł jednak zostać uznany za trafny, jakkolwiek rzeczywiście stwierdzenie Sądu I instancji, iż stan faktyczny był niesporny między stronami nie znajdowało potwierdzenia w materiale sprawy.

Biegły sądowy M. K. w sporządzonej przez siebie opinii jednoznacznie wskazał, że w dniu 2 lutego 2011 r. w godzinach 16.45-16.58 nie doszło do zakłóceń pracy bramki metra o numerze fabrycznym (...) funkcjonującej na stacji metra (...) Biegły wyjaśnił, że okoliczność braku awarii urządzenia w czasie przechodzenia powódki przez bramkę znajdowała również potwierdzenie w zapisie monitoringu, na którym widać płynnie przechodzących pasażerów zarówno tuż przed zdarzeniem, jak i bezpośrednio po nim. Powódka zakwestionowała opinię biegłego w piśmie procesowym z dnia 30 grudnia 2013 r., jednakże jej zastrzeżenia nie doprowadziły do podważenia podstawowego wniosku tej opinii, tj. iż bramka, z której w dniu 2 lutego 2011 r. skorzystała powódka, tak przed zdarzeniem, jak i po zdarzeniu funkcjonowała prawidłowo. Zauważyć należy, że podczas korzystania przez stronę powodową z bramki jej działanie ocenić należało jako prawidłowe. Po autoryzacji karty uprawniającej do skorzystania z metra nastąpiło zdjęcie blokady z kołowrotu, a następnie uruchomienie ramion tripodu wskutek nacisku powódki na jedno z tych ramion trzymaną przez powódkę torbą (jak wskazał biegły brak jest napędu mechanicznego kołowrotu z urządzenia, napęd ten pochodzi od użytkownika bramki, nie ma zatem możliwości zablokowania kołowrotu po rozpoczęciu procesu przechodzenia). Zdarzenia te były w pełni zgodne z opisanym przez biegłego mechanizmem działania bramki. Inną natomiast kwestią były ustalenie przyczyny zablokowania się powódki pomiędzy ramionami tripodu, o czym będzie mowa w dalszej części uzasadnienia. Należało też w pełni zgodzić się z biegłym, iż zapis monitoringu, z którego wynika, że zarówno przed wypadkiem powódki, jak i po tym wypadku, inni pasażerowie metra korzystali bez przeszkód zarówno z przedmiotowej bramki, jak i z bramek sąsiednich, wskazywał na to, że bramka nr 2036 funkcjonowała prawidłowo. Powódka, na której

zgodnie z treścią art. 6 k.c. spoczywał obowiązek wykazania ewentualnej awarii ww. bramki jako przyczyny wypadku, któremu uległa w dniu 2 lutego 2011 r., nie wykazała zatem tej okoliczności, co nie przesądzało jeszcze ostatecznego wyniku sprawy.

Sąd Apelacyjny podziela ocenę Sądu Okręgowego, iż podstawę odpowiedzialności (...), a tym samym i pozwanego jako ubezpieczyciela jego odpowiedzialności cywilnej stanowił art. 435 § 1 k.c., zgodnie z treścią którego 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. Powyższy przepis statuuje odpowiedzialność odszkodowawczą w oparciu o zasadę ryzyka, która może zostać wyłączona ze wskazanych w tym przepisie powodów określanych jako okoliczności egzoneracyjne. Ciężar dowodu wykazania zajścia okoliczności wyłączającej odpowiedzialność obciąża, zgodnie z treścią art. 6 k.c., podmiot powołujący się na taką okoliczność.

Sąd Apelacyjny podziela też wywody Sądu I instancji co do wykładni art. 435 § 1 k.c. W szczególności należało zgodzić się z poglądem, że wymóg, aby szkoda nastąpiła „wyłącznie z winy poszkodowanego” oznacza, iż to wyłącznie zawinione (w rozumieniu winy jako możliwości postawienia zarzutu) zachowanie poszkodowanego musi stanowić wyłączną przyczynę szkody. Innymi słowy to zachowanie poszkodowanego musi stanowić jedyną przyczynę szkody i jednocześnie być zawinione. Sytuacja taka nie zachodzi, gdy poza zawinionym działaniem poszkodowanego istnieją jeszcze inne, chociażby niezawinione przez przedsiębiorstwo, o którym mowa w art. 435 § 1 k.c., przyczyny wypadku związane z ruchem tego przedsiębiorstwa, o ile nie wynikają z siły wyższej bądź działania osoby trzeciej, za którą poszkodowany nie ponosi odpowiedzialności.

Sąd Okręgowy uznał, że wyłącznie zachowanie powódki było przyczyną szkody, której doznała w dniu 2 lutego 2011 r. i było to zachowanie przez nią zawinione. Z taką oceną Sąd Apelacyjny nie zgadza się.

Przede wszystkim zauważyć należało, że do zdarzenia doszło w trakcie zwykłego korzystania przez powódkę z bramki wejściowej na stacji metra. Strona powodowa po autoryzacji karty uprawniającej do skorzystania z przejazdu pociągami metra i zdjęciu blokady z kołowrotu zaczęła przechodzić przez bramkę uruchamiając mechanizm kołowrotu naciskiem na jedno z trzech ramion tipodu trzymaną z przodu torbą. Wbrew ocenie Sądu I instancji powódka nie przekraczała zamkniętej bramki, nie było tym samym podstaw do postawienia jej zarzutu naruszenia regulaminu obowiązującego w metrze w zakresie w jakim zakazuje on przekraczania zamkniętych bramek metra (w dacie zdarzenia § 13 ust. 1 pkt 16 Regulaminu przewozu osób i bagażu środkami lokalnego transportu zbiorowego w (...) W. - dalej jako regulamin). Powódka nie próbowała w sposób niezgodny z przepisami ominąć (np. przeskoczyć) zamkniętą bramkę metra, przeciwnie zachowała się w sposób ogólnie przyjęty, tj. po autoryzacji karty i odblokowaniu kołowrotu rozpoczęła przechodzenie przez bramkę. Okoliczności, które nastąpiły później nie mogły prowadzić do wniosku, że powódka korzystała z bramki metra w sposób niezgodny z regulaminem.

Powyższe prowadził do wniosku, że nie zostało w sprawie wykazane, aby powódka przy korzystaniu w dniu 2 lutego 2011 r. z infrastruktury przedsiębiorstwa (...) naruszyła postanowienia regulaminu obowiązującego w metrze. W tym zakresie zarzuty apelacji uznać zatem należało za trafne.

Nie zostało w niniejszej sprawie wykazane, aby istniały ogólnie obowiązujące zasady przechodzenia przez bramki metra. Przepis ww. regulaminu wskazujący na zakaz przekraczania zamkniętej bramki ujemnie obowiązków pasażerów wyłącznie od strony negatywnej. Z dołączonego do akt sprawy zapisu monitoringu wynika, że pasażerowie metra w różny sposób przekraczają bramkę, tj. zarówno przodem, jak i bokiem. Jest to tylko potwierdzenie wynikającej z doświadczenia życiowego konstatacji, że nie ma jednego, powszechnie obowiązującego sposobu przekraczania bramek metra. Sprawa komplikuje się, gdy pasażer ma bagaż. Również na taką sytuację nie ma powszechnie obowiązujących ogólnych zasad do których powinni stosować się podróżni. Uznać należy, że sposób pokonywania bramki w takiej sytuacji z jednej strony determinuje sama konstrukcja urządzenia (nie z każdym bagażem uda się przejść bramkę), z

drugiej zaś ogólne reguły ostrożności wynikające z rozsądnej oceny sytuacji i zasad doświadczenia życiowego każdej rozważnej osoby, należycie dbającej o własne bezpieczeństwo.

Skoro (...) nie określiło i nie podało po publicznej wiadomości ogólnie obowiązujących zasad przechodzenia przez bramki metra, w tym również w przypadku posiadania bagażu, każdy pasażer zdany jest na własną ocenę sytuacji. Powódka w dniu zdarzenia miała ze sobą damską torebkę i torbę z dwoma tomami akt sądowych. Nie są to z pewnością bagaże o dużych gabarytach, niewątpliwie jednak torba z aktami sądowymi na tyle ograniczała swobodę ruchów powódki, że ta, aby wprawić w ruch ramię kołowrotu musiała nacisnąć je trzymaną w ręce torbą z aktami. Sąd Okręgowy uznał, że powódka nieprawidłowo trzymała przenoszony bagaż, bowiem w takiej sytuacji nie była w stanie nogą przesunąć ramienia tripodu. Tej istotnej dla rozstrzygnięcia sprawy oceny Sąd I instancji nie poparł jednak żadną argumentacją. Niewątpliwie to sama powódka podjęła decyzję o skorzystaniu z bramki, a nie z osobnego, bocznego wejścia, czy też windy, która - co istotne w sprawie - była w dniu zdarzenia sprawna. Decyzja ta, jak się później okazało, była błędna, bowiem przestrzeń konieczna do bezpiecznego przejścia (w najszerszym miejscu pomiędzy ramionami tripodu jest 70 cm) była niewystarczająca, co w konsekwencji doprowadziło do zatrzymania się ramienia tripodu - kończącego obrót - pomiędzy nogami powódki i jej zablokowania. W ocenie Sądu Apelacyjnego nie ma podstaw do przyjęcia, aby w sytuacji, gdy (...) nie poinformowało użytkowników metra o zasadach przechodzenia przez bramki poprzez określenie np. gabarytów bagażu przy posiadaniu których skorzystanie z bramki jest bezpieczne dla użytkowników albo parametrów technicznych bramki pozwalających samym pasażerom ocenę, czy z danym bagażem mogą bezpiecznie skorzystać z bramki, czy też powinni skorzystać z alternatywnych sposobów (winda, boczne wejście), przerzucić pełną odpowiedzialność za skutki błędnej decyzji wyłącznie na pasażera. Zauważyć należy, iż motywem przyjęcia rozwiązania zawartego w art. 435 k.c., polegającego na zaostrzeniu zasad odpowiedzialności odszkodowawczej, była reakcja na rozwój techniki, która doprowadziła do tego, że znalazły powszechne zastosowanie urządzenia i mechanizmy, które mogą powodować zagrożenie dla otoczenia. Wymagać zatem należy, aby podmioty, które wykorzystują w ramach przedsiębiorstwa, we własnym interesie, tego rodzaju środki techniczne dopełniły wszelkich starań, które uczynią korzystanie z tych środków bezpiecznymi dla użytkowników. Oceniając sprawę też z tego punktu widzenia uznać należało, że nieokreślenie przez (...) zasad przechodzenia przez bramki w przypadku posiadania bagażu uniemożliwiało uznanie, iż to wyłącznie zachowanie powódki stanowiło przyczynę poniesienia przez nią szkody.

Niezależnie od powyższego uznać należało, że gdyby nawet istniały podstawy do przyjęcia, iż to powódka ponosi wyłączną winę za samo zablokowanie się pomiędzy ramionami kołowrotu, to nie przesądzało to jeszcze o oddaleniu jej powództwa w całości.

Zauważyć należy, że jakkolwiek sam sposób działania urządzenia jakim jest bramka jest prosty, a samo urządzenie rzeczywiście jest dość powszechnie stosowane (nie ma natomiast znaczenia podnoszona przez powódkę sprawa tego, jak skomplikowany jest sam mechanizm zapewniający pracę urządzenia), to jednak jest to urządzenie mechaniczne charakteryzujące się określonymi parametrami, które - jak się okazuje - mają też znaczenie dla bezpiecznego korzystania z niego przez użytkowników, np. przestrzeń pomiędzy ramionami tripodu - maksymalnie 70 cm. W tej sytuacji, z przyczyn, które wskazane zostały powyżej, należy uznać, że przedsiębiorca korzystający z tego rodzaju urządzeń powinien poinformować w powszechnie dostępny sposób użytkowników metra przynajmniej o pewnych aspektach korzystania z tych urządzeń, w szczególności dotyczy to przechodzenia przez bramkę z bagażem oraz reguł postępowania, gdy dojdzie do zablokowania pasażera między ramionami kołowrotu. Oczywiście nie należy tego obowiązku odczytywać w sposób przedstawiony przez Sąd Okręgowy. Osoba, która już zablokuje się w bramce, nie miałaby możliwości zapoznania się z instrukcją postępowania w razie zajścia takiego zdarzenia, chociażby ze względów praktycznych (np. brak możliwości ich umieszczenia przy samych bramkach). Chodzi jednak o umieszczenie w ogólnie dostępnym miejscu informacji oraz instrukcji zachowania się, tak aby użytkownicy metra mieli możliwość zapoznania się z tym opisem i zastosować się do podanych wskazań, gdyby zaszła taka potrzeba.

W świetle powyższego uznać należało, iż nie było w sprawie podstaw do przyjęcia, że to zachowanie powódki stanowiło wyłączną przyczynę szkody doznanej przez nią. Nie kwestionując samych zastrzeżeń co do postępowania powódki wyrażonych przez Sąd I instancji w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku (za wyjątkiem zarzutu, iż strona

powodowa przechodziła przez zamkniętą bramkę), zauważyć jednak należało, iż nie stanowiły one uzasadnienia dla oddalenia powództwa w całości. W ocenie Sądu Apelacyjnego również zachowanie (...) uznać należało za przyczyniające się do szkody doznanej przez powódkę, bowiem przedsiębiorca ten, mimo posługiwania się w swojej działalności urządzeniami mechanicznymi nie dopełnił wszystkich obowiązków zmierzających do zapewnienia bezpiecznego korzystania z tych urządzeń przez użytkowników, tj. nie poinformował w powszechnie dostępny sposób użytkowników metra o zasadach przechodzenia przez bramkę z bagażem oraz postępowania w przypadku, gdy dojdzie do zablokowania pasażera między ramionami kołowrotu.

W tej sytuacji oddalenie powództwa z uwagi na zaistnienie okoliczności egzoneracyjnej w postaci wyłącznej winy osoby poszkodowanej skutkowało nierozpoznanie przez Sąd Okręgowy istoty sprawy, bowiem poza ustaleniami i ocenami tego Sądu pozostało to w jakim zakresie każda ze stron przyczyniła się do powstania szkody, jaki jest rozmiar krzywdy doznanej przez powódkę oraz czy i jaka suma będzie odpowiednia tytułem zadośćuczynienia pieniężnego.

W tej sytuacji, na podstawie art. 386 § 4 k.p.c. oraz art. 108 § 2 k.p.c. zaskarżony wyrok podlegał uchyleniu, a sprawa przekazaniu do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w Warszawie, z pozostawieniem temu Sądowi rozstrzygnięcia o kosztach postępowania apelacyjnego.

Przy ponownym rozpoznaniu sprawy Sąd I instancji rozważył szczegółowo okoliczności faktyczne niniejszej sprawy pod kątem zakresu przyczynienia się powódki do powstania szkody (art. 362 k.c.). Niewątpliwie należy wziąć pod uwagę okoliczność, że to powódka podjęła decyzję o skorzystaniu z bramki, a nie z osobnego, bocznego wejścia, czy też działającej windy, mimo świadomości, iż ma torbę z aktami sądowymi ograniczającą swobodę ruchów. To również powódka wprawiła w ruch ramię kołowrotu trzymaną przed sobą torbę z aktami ograniczając tym samym przestrzeń dla osoby przechodzącej pomiędzy ramionami tripodu, a następnie, po zakończeniu obrotu przez urządzenie, podjęła decyzję o samodzielnym pokonaniu ramienia, które znalazło się między jej nogami. Z drugiej jednak strony uwzględnić należało omówioną już powyżej kwestię tego, iż (...) zaniechało poinformowania użytkowników o sposobie bezpiecznego korzystania z urządzeń, które wykorzystuje w prowadzonej działalności. Strona powodowa zdana zatem była na własną ocenę sytuacji, a zauważyć należało, że całe zdarzenie zaszło w bardzo krótkim okresie czasu (kilku sekund). Powódka działała zatem intuicyjnie, będąc z pewnością zaskoczona całą sytuacją. Okoliczności te także winny zostać wzięte pod uwagę przy ocenie, w jakim zakresie można powódce postawić zarzut braku należytej staranności w dbałości o własne bezpieczeństwo.