



Sygn. akt V CSKP 82/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 23 kwietnia 2021 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Władysław Pawlak (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Paweł Grzegorzczak

SSN Roman Trzaskowski

w sprawie z powództwa P. S.A. w W.

przeciwko D. S.A. w Z. i (...) Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. w W. poprzednio (...)

Towarzystwu Ubezpieczeń i Reasekuracji S.A. w W.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym

w Izbie Cywilnej w dniu 23 kwietnia 2021 r.,

skargi kasacyjnej strony powodowej

od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...)

z dnia 24 stycznia 2019 r., sygn. akt I AGa (...),

**uchyla zaskarżony wyrok i sprawę przekazuje Sądowi
Apelacyjnemu w (...) do ponownego rozpoznania oraz orzeczenia
o kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem Sąd Apelacyjny w (...) oddalił apelację powoda P. S.A. w W. od wyroku Sądu Okręgowego w O. z dnia 11 lipca 2018 r. oddalającego powództwo skierowane przeciwko D. S.A. w Z. i (...) Ubezpieczenia Towarzystwu Ubezpieczeń i Reasekuracji S.A. w W. ((...) Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. w W.) o zapłatę kwoty 696 436 zł z ustawowymi odsetkami.

Podstawę faktyczną rozstrzygnięcia stanowiły następujące okoliczności: W dniu 2 stycznia 2013 r., ok. godz. 22 pociąg pozwanego D. S.A. w Z., jadący ze stacji S., najechał na pociąg sieciowy należący do E. S.A., który stał na torze nr 2 na stacji B. w okolicach nastawni. Wjazd na tę stację miał miejsce po sygnale - wolna droga - podany na semaforze H, a ponadto został podany sygnał - zezwalający na ruch - na semaforze wjazdowym, mimo że na drodze przejazdu znajdował się pociąg sieciowy. Maszynista pociągu pozwanego, po zauważeniu w odległości ok. 100 m przeszkody, wdrożył nagle hamowanie, ale nie zdołał go zatrzymać.

Powołana w związku z tym zdarzeniem Komisja Zakładowa stwierdziła, że jego bezpośrednią przyczyną było skierowanie przez dyżurną ruchu - pracownika powoda - pociągu pozwanego na sygnał zezwalający na tor szlakowy nr 2, który był już zajęty. Dyżurna ruchu została uznana winną popełnienia przestępstwa nieumyślnego spowodowania katastrofy w ruchu lądowym (art. 173 § 2 k.k.). Jako pośrednią przyczynę Komisja wskazała nieskuteczną obserwację przedpola jazdy przez drużynę trakcyjną pociągu pozwanego i wykonywanie czynności przez pomocnika maszynisty pod wpływem alkoholu (po spożyciu) z ograniczeniem koncentracji.

Poszkodowany E. uzyskał od swojego ubezpieczyciela (TUiR (...) S.A.) odszkodowanie w wysokości 1 595 700 zł (szkoda została ustalona na kwotę 1 620 700 zł). Ubezpieczyciel zwrócił się do powoda z roszczeniem regresowym, który po zweryfikowaniu wysokości szkody, wypłacił kwotę 1 392 873 zł. Następnie powód zwrócił się do pozwanych o zwrot połowy tej kwoty, wskazując na pośrednie przyczyny zdarzenia i powołał się na raport firmy L. sp. z o.o., sporządzony na jego

zlecenie, w którym poza skorygowaniem wysokości szkody wskazano, że odpowiedzialnym w połowie za powstanie szkody jest pozwany.

Sądy obu instancji uznały, że bezpośrednią przyczyną zdarzenia było zachowanie dyżurnej ruchu, natomiast twierdzenia powoda, że maszynista mógł wcześniej zauważyć przeszkodę i wdrożyć hamowanie nie zostały udowodnione i w ogóle nie poddają się udowodnieniu, gdyż nie jest możliwe wierne odtworzenie przebiegu okoliczności, które doprowadziły do wypadku, a ponadto nie ma jakiegokolwiek wiarygodnego dowodu na to, że zachowanie pomocnika maszynisty przyczyniło się do powstania szkody.

W skardze kasacyjnej powód zaskarżając wyrok Sądu drugiej instancji w całości wniósł o jego uchylenie i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania. W ramach drugiej podstawy kasacyjnej zarzucił naruszenie: art. 278 § 1 k.p.c. w zw. z art. 217 § 1 i 2 k.p.c., art. 227 k.p.c. oraz art. 6 k.c. w zw. z art. 382 k.p.c. i art. 391 § 1 k.p.c., przez wypowiedzenie się w kwestiach wymagających wiadomości specjalnych oraz wskutek oddalenia wniosku o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczność, że pracownicy pozwanego - drużyna trakcyjna - nie dopełnili obowiązujących ich norm i zasad w zakresie obserwacji przedpola jazdy, oraz w którym momencie, przy prawidłowej obserwacji przedpola jazdy, możliwe było dostrzeżenie przez nich pociągu sieciowego i określenie, czy doszłoby do najechania na przeszkodę, przy wdrożeniu wtedy hamowania, a gdyby nie, to czy uderzenie nastąpiłoby z mniejszą prędkością i jaki byłby rozmiar szkód zaistniałych w jego wyniku; art. 244 § 1 i 2 k.p.c. w zw. z art. 252 k.p.c., art. 382 k.p.c., art. 378 § 1 k.p.c. i art. 391 § 1 k.p.c. w zw. z § 28 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89, poz. 593), przez nieuwzględnienie mocy dowodowej dokumentu urzędowego, jakim jest protokół ustaleń końcowych Komisji Kolejowej badającej przyczyny wypadków kolejowych; art. 278 § 1 k.p.c. w zw. z art. 286 k.p.c., art. 232 k.p.c., art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 87 k.w. oraz art. 382 k.p.c. i art. 391 § 1 k.p.c., wskutek zdyskwalifikowania stanowiska biegłego sądowego co do wpływu alkoholu na zaburzenia koncentracji w trakcie prowadzenia pociągu, oraz czy mogło to uniemożliwić dostrzeżenie pociągu sieciowego i obserwację drogi, a także przez

pominięcie, iż ilość alkoholu w organizmie pomocnika maszynisty przekraczała normy określone w kodeksie wykroczeń; art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 233 § 1 k.p.c., art. 227 k.p.c., art. 378 § 1 k.p.c., art. 382 k.p.c. i art. 391 § 1 k.p.c., przez brak ustaleń faktów, które Sąd drugiej instancji uznał za udowodnione oraz przyczyn, dla których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej, co uniemożliwia kontrolę kasacyjną, w szczególności w zakresie dowodów (wyeksponowanych w zarzutach apelacji) odnoszących się do zeznań świadków członków Komisji Kolejowej badającej przyczyny wypadku, zewnętrznego eksperta - osoby powołanej przez ubezpieczyciela posiadającego wiedzę specjalną z zakresu kolejnictwa oraz opinii przez niego wydanej, a także w odniesieniu do dowodu z protokołu ustaleń końcowych oraz badania z wizji lokalnej. W ramach pierwszej podstawy kasacyjnej zarzucił naruszenie: art. 361 § 1 k.c., art. 441 § 1 i 2 k.c. w zw. z § 26 pkt 3 rozporządzenia z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych oraz art. 6 k.c., przez wadliwą subsumcję polegającą na przyjęciu, że pomiędzy zachowaniem się drużyny trakcyjnej i szkodą powoda nie istnieje adekwatny związek przyczynowy; § 26 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 ze zm), a to w związku z brakiem przyjęcia, że obowiązkiem drużyny trakcyjnej jest obserwacja drogi przebiegu przejazdu w granicach posterunku ruchu; § 63 ust. 1 pkt 3 lit b) oraz ust. 2 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów w zw. z § 4 ust. 2 pkt 7 Instrukcji dla pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego, elektrycznego i spalinowego DBt-2, przez ich niezastosowanie; art. 471 k.c. w zw. z § 32 ust. 6 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2012/2013, zgodnie z którym, jeżeli wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub w odpowiedniej części od drugiej strony, przez brak ich zastosowania przejawiającego się nieuwzględnieniem faktu, iż strony łączyła umowa o korzystanie z przydzielonych tras pociągów, która wprawdzie nie regulowała

zagadnienia należytej obserwacji przedpola, w szczególności w granicach posterunku ruchu, gdzie doszło do wypadku, ale kwestia ta jest unormowana w przepisach, które miały zastosowanie do tej umowy.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

W zakresie podstawy faktycznej rozstrzygnięcia Sąd *meriti*, którym jest także sąd drugiej instancji (art. 382 k.p.c.), ma obowiązek prowadzenia postępowania dowodowego w granicach wyznaczonych inicjatywą stron i potrzebą procesową dostatecznego wyjaśnienia okoliczności spornych (art. 217 § 2 k.p.c., który ze względu na datę wydania zaskarżonego wyroku miał w postępowaniu odwoławczym zastosowanie).

Zasadniczą wadliwością zaskarżonego wyroku jest odmowa dopuszczenia i przeprowadzenia wnioskowanego przez powoda dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu wypadków kolejowych na okoliczność, czy pracownicy pozwanego - drużyna trakcyjna, dopełnili obowiązujących ich norm i zasad w zakresie obserwacji przedpola jazdy, oraz w którym momencie, przy prawidłowej obserwacji przedpola jazdy, możliwe było dostrzeżenie przez nich pociągu sieciowego i określenie, czy doszłoby do najechania, przy wdrożeniu wtedy hamowania, a gdyby nie, to czy uderzenie nastąpiłoby z mniejszą prędkością i jaki byłby rozmiar szkód zaistniałych w jego wyniku. W uzasadnieniu wyroku Sąd wskazuje z jednej strony, że powód nie udowodnił, by maszynista miał możliwość zauważenia wcześniej przeszkody (tj. wcześniej niż w odległości 100 metrów od najechanego pociągu) i wdrożenia hamowania, a z drugiej strony twierdzi, że nie jest możliwe udowodnienie tych okoliczności, ale nie wyjaśnił dlaczego okoliczności te nie poddają się weryfikacji.

Sąd drugiej instancji bez przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego nie miał podstaw faktycznych do przyjęcia, że nie jest możliwe ustalenie, w jakiej odległości drużyna trakcyjna pociągu należącego do pozwanego mogła najwcześniej zauważyć, przy zachowaniu należytej staranności i przestrzeganiu przez prowadzących pojazd kolejowy obowiązujących ich przepisów, przeszkodę na trasie przejazdu, biorąc pod uwagę układ infrastruktury technicznej (w tym oświetlenie stacji, w szczególności miejsca, w którym doszło do wypadku)

i znajdujące się tam budynki, maszyny, urządzenia i usytuowanie innych pojazdów kolejowych - które mogły ewentualnie utrudnić wcześniejsze dostrzeżenie pociągu sieciowego - a w konsekwencji, czy było możliwe zatrzymanie pojazdu przed tą przeszkodą, względnie uderzenie w nią z mniejszą prędkością i jaki miałoby to wpływ na zakres uszkodzeń najechanego pojazdu, mając na względzie dopuszczalną prędkość przejazdową na tej stacji oraz ciężar własny i ładunkowy składu kolejowego należącego do pozwanego oraz rodzaj oświetlenia najechanego pociągu. Sąd Apelacyjny nie wyjaśnił też dlaczego dotychczas zgromadzony materiał dowodowy, w kontekście również treści ekspertyzy firmy L. sp. z o.o., a także wyników pracy Komisji Zakładowej, nie stanowi wystarczających podstaw do zasięgnięcia wiadomości specjalnych. Z tej przyczyny, uzasadnienie zaskarżonego wyroku, nie zawiera wszystkich normatywnych elementów wymaganych przez przepisy art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. i w związku z tym nie poddaje się kontroli kasacyjnej.

W orzecznictwie wyjaśniono już, że naruszenie przez sąd drugiej instancji art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. stanowi usprawiedliwioną podstawę kasacyjną wtedy, gdy skutek uchybienia wymaganiom stawianym uzasadnieniu, zaskarżone orzeczenie nie poddaje się kontroli kasacyjnej (zob. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2005 r., IV CK 122/05 nie publ., z dnia 28 listopada 2007 r., V CSK 288/07, nie publ., z dnia 21 lutego 2008 r., III CSK 264/07, OSNC - ZD 2008 Nr D, poz. 118, postanowienie z dnia 23 lipca 2015 r., I CSK 654/14, nie publ.).

Pominięcie wnioskowanego w pozwie dowodu z opinii biegłego do spraw kolejnictwa stanowiło również naruszenie wskazanych w skardze kasacyjnej przepisów regulujących przeprowadzenie tego rodzaju dowodu. Dowód z opinii biegłego sądowego, o którym stanowi art. 278 § 1 k.p.c., ma charakter szczególny, gdyż zasadniczo nie służy ustalaniu okoliczności faktycznych, lecz ich ocenie przez pryzmat wiadomości specjalnych. Do dokonywania wszelkich ustaleń w procesie powołany jest sąd, a nie biegły (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 stycznia 2015 r., V CSK 254/14, nie publ.). Strony powinny wykazywać fakty, z których wywodzą skutki prawne, a zadaniem biegłego jest naświetlenie wyjaśnianych okoliczności z punktu widzenia wiadomości specjalnych przy uwzględnieniu

zebranego w toku procesu i udostępnionego materiału dowodowego (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 lipca 1969 r., I CR 140/69, OSNCP 1970, nr 5, poz. 85). Niekiedy jednak samo dokonanie ustaleń faktycznych wymaga dysponowania wiedzą techniczną oraz doświadczeniem w danej dziedzinie i uzasadnia zasięgnięcie opinii biegłego (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 1984 r., II CR 197/84, OSNCP 1985 nr 2-3, poz. 37). Jeżeli strona powołuje się na ekspertyzę pozasądową (powód odwoływał się do raportu firmy L. sp. z o.o.) i na zawarte w niej twierdzenia oraz wnioski, opinię tę należy traktować jako część argumentacji faktycznej i prawnej przytaczanej przez stronę (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 lipca 2016 r., II CSK 668/15, nie publ.).

Wprawdzie Sąd pierwszej instancji przeprowadził dowód z opinii biegłego sądowego na okoliczność wpływu alkoholu na zaburzenia koncentracji pomocnika maszynisty w czasie prowadzenia pociągu oraz czy mogło to uniemożliwić mu dostrzeżenie pociągu sieciowego i należytą obserwację drogi, ale biegły sądowy - lekarz oceniał tylko samą koncentrację psychiczną pomocnika maszynisty ze względu na ilość alkoholu, a nie w ogóle możliwość uniknięcia najechania na przeszkodę, czy zmniejszenia jego skutków, zważywszy na dopuszczalną prędkość przejazdową i uwarunkowania infrastrukturalno - techniczne na tej stacji. Konkluzja, że stężenie alkoholu we krwi pomocnika maszynisty nie miało wpływu na skutki wypadku mogłaby mieć znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, ale dopiero po ustaleniu, że drużyna trakcyjna pociągu pozwanego mogła najwcześniej zauważyć przeszkodę w odległości 100 metrów.

Zważywszy na istotę sporu, którą jest ustalenie, czy strona pozwana ponosi odpowiedzialność cywilnoprawną w stosunku do powoda za skutki wypadku kolejowego, a jeśli tak, to jaki jest jej zakres, dokument w postaci protokołu ustaleń końcowych Komisji Zakładowej, ze względu na jego charakter i cel sporządzenia, nie mógł doprowadzić do zmiany ogólnych zasad rozkładu ciężaru dowodu w kierunku wskazywanym w zarzutach kasacyjnych (opartych m.in. na naruszeniu art. 244 § 2 k.p.c. i art. 252 k.p.c.), gdyż jak stanowi art. 28f ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (w wersji obowiązującej w czasie wypadku - jedn. tekst: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594) w zw. z art. 28n tej ustawy i § 8 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia

2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. Nr 89, poz. 593), postępowania prowadzone przez tego rodzaju komisje nie rozstrzygają o winie lub odpowiedzialności (obecnie kwestię tę reguluje art. 28f ust. 3 tej ustawy).

W związku z popełnionymi przez Sąd drugiej instancji uchybieniami w zakresie podstawy faktycznej rozstrzygnięcia, odnoszenie się do zarzutów naruszenia prawa materialnego jest przedwczesne, bowiem o prawidłowym zastosowaniu prawa materialnego można mówić dopiero w ramach właściwie wyjaśnionej podstawy faktycznej. Zgodnie z art. 398³ § 1 pkt 2 k.p.c. skarżący podnosząc zarzut naruszenia prawa procesowego powinien wykazać, że dane uchybienie procesowe mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy. Powód wykazał, że eksponowane w skardze kasacyjnej naruszenia prawa procesowego, polegające na pominięciu dowodu z opinii biegłego z dziedziny wypadków kolejowych, co najmniej mogły mieć istotny wpływ na wynik sprawy i prawidłowe zastosowanie prawa materialnego, bowiem w razie potwierdzenia okoliczności, na które powód wnioskował przeprowadzanie dowodu z opinii biegłego, koniecznym stanie się ocena zakresu, w jakim zachowanie pracowników pozwanego doprowadziło do powstania szkody.

W związku z zarzutem kasacyjnym naruszenia art. 471 k.c. i odwołaniem się przez powoda do postanowień łączącej go z pozwanym umowy D. S.A. w Z., której przedmiotem było udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy (k. 324), wykluczenie przez Sąd drugiej instancji możliwości zbiegu odpowiedzialności kontraktowej z deliktową jest co najmniej przedwczesne, niezależnie od tego, że uzasadnienie zaskarżonego wyroku jest w tej materii ogólnikowe i nie wyjaśnia istoty problemu.

Zbieg odpowiedzialności kontraktowej z deliktową zachodzi wtedy, gdy dłużnik nie tylko nie wykonuje lub nienależyście wykonuje swoje zobowiązanie umowne, lecz jednocześnie narusza nakaz lub zakaz zobowiązujący go niezależnie od istniejącego między stronami stosunku prawnego i jego postępowanie ma wówczas charakter deliktu cywilnego (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 kwietnia 1964 r., II CR 540/63, OSPIKA 1965, poz. 197). Wybór między

wskazanymi reżimami odpowiedzialności należy do poszkodowanego, jednak zgodnie z art. 187 § 1 pkt 2 k.p.c. przy dochodzeniu roszczeń w procesie poszkodowany ma obowiązek określenia jedynie podstawy faktycznej swego żądania, nie zaś podstawy prawnej. Wyboru podstawy prawnej dokonuje zasadniczo sąd orzekający, gdyż co do zasady nie jest związany wskazaną przez powoda podstawą prawną dochodzonego roszczenia. Przyjmuje się, że wybór przez sąd podstawy odpowiedzialności, przy zbiegu roszczeń w granicach podstawy faktycznej powództwa (*causa petendi*), determinuje wymaganie udzielenia poszkodowanemu pełnej ochrony jego interesów (por. też uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 2000 r., III CKN 524/98, nie publ.).

Powód wywodził odpowiedzialność kontraktową pozwanego z łączącej ich umowy i § 32 ust. 6 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2012/2013, zgodnie z którym, jeżeli wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub w odpowiedniej części od drugiej strony.

Z tych przyczyn, Sąd Najwyższy orzekł na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c., a o kosztach postępowania kasacyjnego na podstawie art. 108 § 1 k.p.c. w zw. z art. 398²¹ k.p.c., art. 391 § 1 k.p.c.

jw