

Sygn. akt IV U 150/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 28 lutego 2023 roku

Sąd Rejonowy IV Wydział Pracy i Ubezpieczeń Społecznych w T.

w składzie: Przewodniczący: Sędzia Alina Kordus-Krajewska

po rozpoznaniu w dniu 28 lutego 2023 roku

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z odwołania **B. K.**

przeciwko **Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych II Oddziałowi w W.**

oraz Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych Oddziałowi w T.

o zasiłek chorobowy i odszkodowanie

w związku z odwołaniem od decyzji Zakładu Ubezpieczeń Społecznych II Oddziału w W. z dnia 14 stycznia 2021 roku

oraz odwołaniem od decyzji Zakładu Ubezpieczeń Społecznych Oddziału w T.

z dnia 9 marca 2021 roku

I Oddala odwołania,

II Zasądza od ubezpieczonego B. K. na rzecz Zakładu Ubezpieczeń Społecznych II Oddziału w W. kwotę 180 zł (sto osiemdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się orzeczenia do dnia zapłaty.

Sędzia Alina Kordus-Krajewska

Sygn. akt IV U 150/21

UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 14 stycznia 2021 r. znak (...) Zakład Ubezpieczeń Społecznych II Oddział w W.:

- odmówił B. K. prawa do zasiłku chorobowego z tytułu wypadku przy pracy od 13 sierpnia 2020 r. do 15 października 2020 r. w wysokości 100% podstawy wymiaru zasiłku,
- przyznał B. K. prawo do zasiłku chorobowego od 15 września 2019 r. do 15 października 2020 r. w wysokości 80% podstawy wymiaru zasiłku.

Odmowa była spowodowana naruszeniem przepisów dotyczących ochrony życia lub zdrowia. Wskazano, że ubezpieczony wykonywał pracę z naruszeniem przepisów prawa lotniczego.

Decyzją z dnia 9 marca 2021 r. Zakład Ubezpieczeń Społecznych Oddział w T. działając na podstawie art. 3 ust. 1 i art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 30.10.2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1970) odmówił ubezpieczonemu B. K. przyznania prawa do jednorazowego

odszkodowania z tytułu wypadku przy pracy, do którego doszło 13.08.2020 r. wskutek naruszenia przez wnioskodawcę przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia spowodowanego rażącym niedbalstwem.

Ubezpieczony zaskarżył powyższe decyzje w całości zarzucając naruszenie prawa materialnego poprzez błędną jego wykładnię, a mianowicie art. 21 ust. 1-3 ustawy z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1205 z późn. zm.) poprzez przyjęcie, że wyłączną przyczyną wypadku z dnia 13 sierpnia 2020 r. było udowodnione naruszenie przez ubezpieczonego przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia, spowodowane przez niego umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa oraz naruszenie prawa procesowego tj. art. 80 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego polegające na braku wszechstronnej oceny materiału dowodowego prowadzący do błędnych ustaleń istotnych dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy, poprzez przyjęcie, że wyłączną przyczyną wypadku z dnia 13 sierpnia 2020 r. było udowodnione naruszenie przez ubezpieczonego przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia, spowodowane przez niego umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa.

W uzasadnieniu podał, że był zatrudniony w (...) sp. z o.o., na podstawie umowy na czas nieokreślony, na stanowisku pilota dyspozycyjnego, instruktora lotniczego. W dniu 13 sierpnia 2020 r. w trakcie wykonywania obowiązków pracowniczych uległ wypadkowi. Zdaniem ubezpieczonego ustalenia dokonane i utrwalone przez Zespół w protokole powypadkowym nie odzwierciedlały stanu faktycznego i co za tym idzie, końcowe wnioski na temat przyczyn oraz okoliczności zdarzenia były błędne. W treści protokołu pojawiło się wiele sprzecznych i niezgodnych z prawdą stwierdzeń.

Z dokumentacji powypadkowej nie ustalono na jakiej wysokości leciał ubezpieczony w dniu zdarzenia. Kwestię wysokości należy także odnieść do punktu, w którym zespół powypadkowy określił, że ok. 20-30 metrów nad taflą wody. Żadne dokumenty zebrane przez zespół powypadkowy nie wskazują na taką wysokość. Ponadto nigdy wyjaśnieniach ubezpieczony nie podał takiej wysokości. W wyjaśnieniach z dnia 31 sierpnia 2020 r. odpowiadając na pytanie wskazał: „Tuż przed zdarzeniem- nie wiem jaka była wysokość i prędkość”. Następnie w dniu 2 września 2020 r. na pytanie jaka mogła być wysokość, odpowiedział: ciężko powiedzieć”. Tym samym wysokość podana w protokole luźną interpretacją zespołu, nieopartą jakimikolwiek obiektywnymi dowodami.

W punkcie 5 ubezpieczony kwestionuje podpunkt drugi, w którym wskazano, że przyczyną wypadku było: „niewłaściwa obserwacja przestrzeni przed śmigłowcem, w wyniku czego, doszło do zderzenia z powierzchnią wody”. Przyczyna ta również nie została w żaden sposób udowodniona w trakcie ustalenia okoliczności zdarzenia, jest nadinterpretacją zespołu powypadkowego. Wskazał, że świadek zdarzenia Pani A. F. w swoich zeznaniach z dnia 4 września 2020 r., wskazała: „Instruktor na bieżąco reagował na wszystko, co się działo i miał pod kontrolą wszystkie ruchy śmigłowca (...). Pilot dużo tłumaczył z tego, co działo się w kabinie i na zewnątrz”. „Pierwsze słowa, które powiedział (instruktor- przyp. autora) przepraszam, nie wiem co się stało, ale maszyna nie miała mocy żeby się poderwać”, wskazują na problemy techniczne maszyny, a nie na mój błąd. Dalej podał, że w punkcie 5 w tirecie dotyczącym stwierdzenia nieprzestrzegania przez pracodawcę następujących przepisów prawa pracy, w szczególności przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy lub innych przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia, winno zostać wskazane: brak szkolenia B. K. z zakresu BHP (wstępnego oraz okresowego)- naruszenie z art. 207 § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r.- kodeks pracy (tj. Dz. U. 2020, poz. 1320), organizacja lotów zapoznawczych pomimo braku informacji na ich temat w instrukcji operacyjnej, brak opracowania standardowych procedur operacyjnych dotyczących wykonywania lotów zapoznawczych. Dopiero w punkcie 9 niniejszego protokołu pracodawca wskazuje na potrzebę opracowania standardowych procedur operacyjnych dotyczących lotów zapoznawczych.

W punkcie 5 w tirecie dotyczącym stwierdzono, że wyłączną przyczyną wypadku było naruszenie przez ubezpieczonego przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia, które były spowodowane przez niego umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa. Tymczasem w toku postępowania powypadkowego w żaden jednoznaczny, bezsprzeczny i udowodniony sposób nie ustalono, że to ubezpieczony spowodował wypadek w dniu 13 sierpnia 2020 r. Ponadto należy stwierdzić, że do wypadku przyczyniły się również inne okoliczności. W związku z czym nie można mówić o wyłączności. W pierwszej kolejności musi dojść do naruszenia przez pracownika przepisów dotyczących

ochrony życia i zdrowia. Chodzi zatem o zachowania bezprawne, niezgodne z obowiązującymi regulacjami z zakresu ochrony życia i zdrowia. Co nie wynika z relacji ubezpieczonego ani z relacji świadka. W przypadku pracowników należy wskazać na takie zachowania, które objęte zostały przedmiotowym zakresem regulacji art. 207 § 2 k.p., a zatem odnoszące się do warunków bezpiecznej i higienicznej pracy. Wydaje się, że w takim przypadku warunkiem odpowiedzialności pracownika powinno być uprzednie jego przeszkolenie w takim zakresie, co z kolei należałoby uznawać za jeden z elementów wyznaczających przesłankę wyłączności wystąpienia przyczyn. Ubezpieczony podał, że nie był szkolony z zakresu BHP. W orzecznictwie stwierdza się z kolei, że wyłączenie oznacza, że pracodawca w żaden sposób nie przyczynił się do wypadku. W przypadku ubezpieczonego było jego zdaniem przyczynienie się pracodawcy poprzez brak szkolenia BHP, organizacja lotów zapoznawczych pomimo braku informacji na ich temat w instrukcji operacyjnej, brak opracowania standardowych procedur operacyjnych dotyczących wykonywania lotów zapoznawczych oraz wystąpił problem z dźwignią mocy, co ubezpieczony wyjaśnił w dniu 31 sierpnia 2020 r..

W punkcie 5 protokołu ubezpieczony nie zgadzał się ze stwierdzeniem, że: „wykonanie lotu na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą, lub 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 150 m (500 ft) od statku powietrznego” oraz „nieuwzględnienie uwagi dotyczącej bezpieczeństwa SN-19 instrukcji użytkownika w locie śmigłowca R. R44”. Zespół powypadkowy nie udowodnił w żaden sposób tego twierdzenia. Obniżenie wysokości lotu było spowodowane usterką techniczną - niedziałającą dźwignią, a nie było celowym działaniem. Okoliczność ta w ogóle nie została zbadana przez zespół.

W punkcie 5 ubezpieczony nie zgadzał się także ze stwierdzeniem, że użytkował statek powietrzny w sposób niedbały lub nierozważny, zagrażający życiu lub mieniu innych osób. Wyjaśnił, że przed lotem w dniu 13 sierpnia 2020 r. wykonał przegląd przedlotowy oraz wypełnił pokładowy dziennik techniczny. Następnie przeprowadził odprawę pasażera, poprzez wykonanie instruktażu zachowania w śmigłowcu, poinformowaniu o locie oraz procedurach awaryjnych. Dopełnienie przeze mnie obowiązków przed lotem wynika również z zeznań świadka Pani A. F. z dnia 4 września 2020 r.

W punkcie 5 nie zgadzał się również ze stwierdzeniem, że wykonywał lot w sposób niezapewniający przestrzegania procedur operacyjnych dotyczących wykonywania lotu, określonych w instrukcji użytkownika w locie. Zebrany materiał dowodowy przez zespół powypadkowy w żadnym stopniu nie zawiera dowodów o tym twierdzących.

W odpowiedzi na odwołanie Zakład Ubezpieczeń Społecznych II Oddział w W. i wnosił o oddalenie odwołania i zasądzenie od Odwołującego na rzecz Zakładu Ubezpieczeń Społecznych zwrotu kosztów zastępstwa procesowego radcy prawnego, według norm przepisanych.

W uzasadnieniu podano, że zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz.U. z 2018, poz. 1376) za wypadek przy pracy uważa się nagle zdarzenie wywołane przyczyną zewnętrzną powodujące uraz lub śmierć, które nastąpiło w związku z pracą. Stosownie do art. 9 ust. 1 ww. ustawy zasiłek chorobowy i świadczenie rehabilitacyjne z ubezpieczenia wypadkowego przysługują w wysokości 100% podstawy wymiaru. Natomiast zgodnie z przepisem art. 21 ust. 1 wskazanej ustawy świadczenia z ubezpieczenia wypadkowego nie przysługują ubezpieczonemu, gdy wyłączną przyczyną wypadków, o których mowa w art. 3, było udowodnione naruszenie przez ubezpieczonego przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia, spowodowane przez niego umyślnie lub skutek rażącego niedbalstwa.

Z posiadanej przez organ rentowy dokumentacji w postaci protokołu powypadkowego nr (...) wynika, że B. K. w dniu 13 sierpnia 2020 r. uległ zdarzeniu zakwalifikowanemu jako wypadek przy pracy. W protokole zostało stwierdzone, że wyłączną przyczyną wypadku było naruszenie przez poszkodowanego pracownika następujących przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia, spowodowane przez poszkodowanego umyślnie lub skutek rażącego niedbalstwa:

- załącznika Prawo Lotnicze do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr (...) z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur

żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr (...):

-SERA. (...) lit. f pkt 2 (z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie lub gdy uzyskano zezwolenie właściwego organu, lot (...) nie jest wykonywany nad terenem innym niż wymieniony w pkt 1 na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą, lub 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 150 m (500 ft) od statku powietrznego);

-SERA. (...) (statku powietrznego nie należy użytkować w sposób niedbały lub nierozważny, zagrażający życiu lub mieniu innych osób);

- Załącznika V Zasadnicze wymogi dotyczące operacji lotniczych do rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) (...) z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. (...) L. oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr (...), (UE) nr (...) i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i (...), a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 tj: pkt 1.2. (Lot musi być wykonywany w sposób zapewniający przestrzeganie procedur operacyjnych dotyczących przygotowania i wykonywania lotu, określonych w instrukcji użytkowania w locie lub, w razie konieczności, w instrukcji operacyjnej), - art. 114 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze (dowódca jest obowiązany wykonywać loty zgodnie z przepisami, w szczególności zaś zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy).

Zapisy protokołu powypadkowego świadczą, że Ubezpieczony naruszył przepisy z zakresu ochrony życia i zdrowia. Zasadne jest w ocenie organu rentowego dopuszczenie dowodu z raportu końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych wypadku z dnia 13 sierpnia 2020 r. nr akt sprawy 2362/20 oraz opinii biegłego z zakresu BHP na okoliczność ustalenia czy wyłączną przyczyną wypadku przy pracy jakiemu uległ Odwołujący 13 sierpnia 2020 r. było naruszenie przez Odwołującego przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia. Wyjaśniono, że obecnie w Internecie dostępny jest raport wstępny Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych ze zdarzenia z 13 sierpnia 2020 r. nr (...). Ze wskazanego raportu wynika, że opis zdarzenia pokrywa się z opisem okoliczności wypadu przedstawionym w protokole powypadkowym. Z części opisowej wynika, że Komisja jest w trakcie ustalania przyczyn zdarzenia, zatem raport końcowy może w istotny sposób pomóc w ustaleniu stanu faktycznego sprawy i przyczyn wypadku (okoliczności związanych z zawinieniem Odwołującego).

W odpowiedzi na odwołanie Zakład Ubezpieczeń Społecznych Oddział w T., powołując się na stan sprawy wynikający z akt, podtrzymał stanowisko zawarte w decyzji i wniósł o oddalenie odwołania.

W uzasadnieniu podano, że przebieg zdarzenia z 13.08.2020 r. został opisany w Protokole Nr (...) r. ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku przy pracy. W dniu zdarzenia ubezpieczony podczas wykonywania obowiązków służbowych, tj. podczas zaplanowanego lotu zapoznawczego z kandydatką do szkolenia lotniczego na śmigłowcu R44, obniżył wysokość lotu, co skutkowało zderzeniem śmigłowca z wodą i rozbiciem maszyny. Poszkodowany i pasażerka zostali podjęci z wody przez służby ratownicze i przewiezieni do szpitala.

Na podstawie pkt 5 protokołu powypadkowego ustalono, iż wyłączną przyczyną wypadku było udowodnione naruszenie przez Pana B. K. przepisów prawa lotniczego, tj. wykonanie lotu niezgodnego z przepisami art. 114 prawa lotniczego - obniżenie wysokości lotu poniżej wysokości dozwolonej co skutkowało przyczynieniem się do powstania wypadku.

Powołane wyżej okoliczności pozwalają, zdaniem Oddziału, na przypisanie zachowaniu wnioskodawcy cech **rażącego niedbalstwa**, które doprowadziło do wystąpienia zdarzenia i spowodowania obrażeń jego ciała, a tym samym na odmowę zaspokojenia spornego roszczenia w oparciu o regulację zawartą w art. 21 ust. 1 ustawy z dnia

30.10.2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1970)

Przez działanie z rażącym niedbalstwem należy rozumieć sytuacje, w których pracownik zdając sobie sprawę z grożącego mu niebezpieczeństwa, gdyż występuje ono zwykle w danych okolicznościach faktycznych i każdy człowiek o przeciętnej przeczności ocenia je jako ewidentne, a mimo to z naruszeniem przepisów naraża się na to niebezpieczeństwo, ignorując oznaki własnego przeświadczenia o nieuchronności skutków określonego zachowania. Rażące niedbalstwo jest więc rodzajem winy nieumyślnej, której nasilenie wyraża się w całkowitym ignorowaniu przez pracownika następstw swego działania, chociaż rodzaj wykonywanych obowiązków lub zajmowane stanowisko nakazują szczególną ostrożność i przeczność w działaniu (wyrok z dnia 11.9.2001 r., I PKN 634/00, OSNP 2003 nr 16, poz. 381).

Mając powyższe na względzie organ rentowy informuje, że pomimo uznania zdarzenia z dnia 13.08.2020 r. za wypadek przy pracy, decyzją z 9.03.2021 r. odmówił ubezpieczonemu B. K. prawa do jednorazowego odszkodowania, gdyż ubezpieczony dopuszczając się rażącego niedbalstwa naruszył przepisy dotyczące ochrony życia i zdrowia.

Postanowieniem z dnia 29 października 2021r. sąd zawiesił postępowanie w sprawie.

Postanowieniem z dnia 3 czerwca 2022r. sąd podjął postępowanie w sprawie.

Sąd ustalił co następuje:

Ubezpieczony B. K. był zatrudniony od dnia 1.08.2019r. w (...) sp. z o.o. z siedzibą N. na podstawie umowy o pracę na czas nieokreślony, na stanowisku pilota dyspozycyjnego, instruktora lotniczego. Umowa rozwiązała się 30 listopada 2020r. za wypowiedzeniem dokonany przez pracodawcę.

Dowód: umowa o pracę, wypowiedzenie , świadectwo pracy k.58-61,

Ubezpieczony podczas zatrudnienia zapoznał się z polityką bezpieczeństwa i systemu zgłaszania zdarzeń pracodawcy i (...). Ukończył szkolenie z obsługi radiotelefonów i pracy w sieci łączności Tetra, ochrony p.poż, ewakuacji z terminala , prowadzenia i uczestnictwa w akcjach ratowniczo-gaśniczych, z poruszania się w polu ruchu naziemnego. Przeszedł szkolenie wstępne instruktora O. A. , szkolenie z zakresu świadomości ochrony lotnictwa , systemu monitorowania zgodności , pokładowego dziennika technicznego S. A..

Dowód: oświadczenie k.46, test sprawdzający k.47, certyfikaty k.48-50, zaświadczenie k.51-52, zaświadczenia k.53-54, testy k.54v-57v

W dniu 13 sierpnia 2020 r. w firmie (...) sp. z o.o. zaplanowano lot zapoznawczy z A. F. jako kandydatką do szkolenia lotniczego. Lot był realizowany przez pilota — dowódcę statku powietrznego B. K. na śmigłowcu R. R44 II.

O godzinie 13.15 czasu lokalnego miał miejsce start z lotniska W.-M. w rejon strefy pilotażu tego lotniska. Tam wykonano lot na małej wysokości z lądowaniem w terenie przygodnym. Pilot wykonał krąg zniżając się do wysokości zawisu bez przyziemienia. Następnie pilot otrzymał zgodę na wykonanie lotu na południe od lotniska w strefie nad ujściem rzeki N. do rzeki W.. Lecąc w kierunku zachodnim, po przelocie nad mostem rzeki W. rozpoczął zniżanie. W trakcie zniżania nastąpiło do zderzenia śmigłowca z powierzchnią wody rzeki W..

W wyniku tego osoby na pokładzie doznały poważnych obrażeń ciała, a śmigłowiec został zniszczony.

W związku z wypadkiem pracodawca powołał Zespół powypadkowy, który zbadał przyczyny i okoliczności wypadku. Zespół ten sporządził protokół powypadkowy.

Dowód: protokół ustalenia okoliczności przyczyn wypadku przy pracy z załącznikami wskazanymi w protokole k.62-96, zeznania świadka A. F.-protokół elektroniczny z dnia 26 sierpnia 2021r.od 00:09:45, przesłuchanie ubezpieczonego -protokół elektroniczny z dnia 26 sierpnia 2021r.od 00:59:54, zeznania świadka M. S. -protokół

elektroniczny z dnia 13 października 2021r.od 00:07:17, zeznania A. P. -protokół elektroniczny z dnia 13 października 2021r.od 00:58:09,

Ubezpieczony nie zgodził się z treścią protokołu powypadkowego w zakresie przyczyn wypadku. Złożył pozew o sprostowanie treści protokołu powypadkowego nr (...) do Sądu Rejonowego dla Warszawy Pragi - Południe w Warszawie.

Dowód: kopia pozwu k.140-144

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych sporządziła raport końcowy dotyczący wypadku.

W wyniku analizy w zakresie możliwości zablokowania ww. dźwigni ustalono :

- umieszczenie intencjonalne lub przypadkowe przedmiotu pod dźwignią skoku ogólnego od strony kandydatki lub pilota - jednakże spowodowało by to zablokowanie dźwigni tylko podczas ruchu do dołu i nie miałyby wpływu na zwiększenie mocy;
- przytrzymanie dźwigni skoku przez kandydatkę - zgodnie z zeznaniami, kandydatka nie trzymała dźwigni skoku;
- zablokowanie ruchu tarczy sterującej względem tulei przesuwnej - w wyniku analizy przeprowadzonej w punkcie 1.16.3 nie stwierdzono śladów wskazujących na zablokowanie lub ograniczenie ruchów;
- niesprawność układu sterowania zabudowanego na zespole tylnego wspornika (zablokowanie) - w wyniku analizy przeprowadzonej w punkcie 1.16.2. nie stwierdzono śladów wskazujących na zablokowanie lub ograniczenie ruchów.

Zgodnie z ustalenia końcowymi Komisji Badania Wypadków Lotniczych:

- 1) Pilot posiadał licencję i kwalifikacje do wykonania lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 2) Pilot posiadał właściwe, ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.
- 3) Pilot był wypoczęty i nie znajdował się pod wpływem alkoholu.
- 4) Masa i wyważenie śmigłowca mieściły się w zakresie dopuszczalnym, podanym w Instrukcji użytkowania w locie.
- 5) Warunki atmosferyczne nie miały wpływu na zaistnienie, ani przebieg zdarzenia.
- 6) Pilot nie przeprowadził właściwej odprawy bezpieczeństwa z kandydatką.
- 7) Pilot oraz kandydatka mieli prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa.
- 8) (...) ratownicze działały sprawnie i skutecznie.
- 9) Śmigłowiec był sprawny przed lotem, posiadał ważne ubezpieczenie OC.
- 10) Śmigłowiec był obsługiwany przez certyfikowaną organizację obsługową.
- 11) Dokumentacja ciągłej zdatności do lotu śmigłowca była prowadzona prawidłowo.
- 12) Śmigłowiec nie był objęty S. Alert oraz Biuletynem Serwisowym SB-109.
- 13) Pilot obniżył wysokość lotu poniżej minimalnej bezpiecznej wartości.
- 14) Zablokowanie ruchu dźwigni skoku ogólnego w trakcie lotu uznano za mało prawdopodobne;

15) Bez użycia dźwigni skoku okresowego, wyłącznie przy użyciu drążka sterowania okresowego, śmigłowiec pozostawał w pełni manewrowy

Jako przyczynę wypadku podano błędną ocenę wysokości podczas zniżania nad powierzchnią wody. Czynnikiem sprzyjającym było wykonywanie lotu poniżej minimalnej dopuszczalnej wysokości lotu.

Dowód: raport końcowy Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych k. 187-205

Wysokość lotu jest regulowana następującymi przepisami załącznika Prawo Lotnicze do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr (...) z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr (...) tj:

-SERA. (...) lit. f pkt 2 (z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie lub gdy uzyskano zezwolenie właściwego organu, lot (...) nie jest wykonywany nad terenem innym niż wymieniony w pkt 1 na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą, lub 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 150 m (500 ft) od statku powietrznego);

Zagadnienia związane z odpowiedzialnością i wyznaczaniem dowódcy załogi regulowane są w art. 113 i 114 Prawa Lotniczego

„Art. 113.

1. Załogę statku powietrznego stanowią osoby wyznaczone przez użytkownika statku powietrznego do wykonania określonych czynności na statku powietrznym w czasie lotu.

2. Na statku powietrznym wykonującym lot z załogą musi być wyznaczony dowódca statku powietrznego, zwany dalej „dowódcą

3. Jeżeli załogę statku powietrznego stanowi jedna osoba, pełni ona funkcję dowódcy. **Art. 114**

1. Dowódca jest obowiązany wykonywać loty zgodnie z przepisami, w szczególności zaś zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy.

2. Gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo, dowódca jest obowiązany zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów i załogi. ”

Zbieżną z powyższymi definicją dowódcy statku powietrznego określa również Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w C. dnia 7 grudnia 1944 r

Zacięcie się dźwigni skoku i mocy było niewiarygodne z następujących przyczyn:

- jak wynika z zeznań pasażerki ubezpieczony był zaskoczony zdarzeniem,
- nie wykonał żadnego manewru z użyciem innych (sprawnych) organów sterowania w celu przeciwdziałania zderzeniu z wodą, a które były możliwe,
- nie skierował śmigłowca nad ląd, co zmniejszyłoby ryzyko utopienia się,
- śmigłowiec zachowuje sterowność w przypadku awarii systemu hydraulicznego, co zostało udowodnione przez komisję,

- loty porównawcze wykonane na zlecenie komisji wykazały pełną manewrowość śmigłowca w przypadku zablokowania dźwigni skoku i mocy,
- pilot posiadał kwalifikacje i umiejętności pozwalające na bezpieczne lądowanie w przypadku zablokowania dźwigni,

Jako przyczynę **główną i bezpośrednią zdarzenia** należy uznać błąd w technice pilotowania polegający na wadliwej ocenie aktualnej wysokości lotu. W związku z tym pilot nie podjął działania mającego na celu przerwanie opadania i przejście do lotu poziomego i wznoszenia. Kwalifikacje pilota były dostatecznie wysokie by takie działania skutecznie podjąć.

W dniu wypadku pilot posiadał aktualne uprawnienia i badania lotniczo lekarskie do wykonania przedmiotowego lotu. Brak szkolenia w zakresie BHP nie miało wpływu na posiadane umiejętności lotnicze i nic nie wskazuje by działania pilota były odmienne po przeszkoleniu BHP. Pilot w trakcie lotu dla zachowania bezpiecznych warunków jego realizacji powinien w sposób ciągły monitorować wskazania przyrządów tzw. pilotażowych w tym wysokościomierza. W szczególności pilot powinien kontrolować wysokość i prędkość opadania w trakcie zniżania. Ze względu na fakt, iż wysokościomierz barometryczny obciążony jest podczas zniżania (wznoszenia) pewnym błędem wynikającym z bezwładności zmian ciśnienia, kontrola przyrządów winna być uzupełniona obserwacją wzrokową. Dotyczy ona w szczególności bliskości ziemi (wody).

Obowiązkiem ubezpieczonego było nie przekraczanie wysokości lotu 150 m. Wynikało ono z przepisów wskazanych w pkt. II/3 Opinii Głównej z dnia 3 października 2022 roku. Pozostanie na tej wysokości nie stworzyłoby ryzyka zderzenia z podłożem. Nakazana wysokość wynika z dwóch przesłanek: - ochrony przeciwhałasowej otoczenia, - posiadania odpowiedniego zapasu wysokości w przypadku awarii zespołu napędowego. Wskazaną wysokość lotu pilot ma jedynie prawo przekroczyć podczas obniżania przed manewrem lądowania, a w przedmiotowym locie nie miało to miejsca. Nie było okoliczności uniemożliwiających ubezpieczonemu obserwację wskaźników pilotażowych, w tym wysokościomierza. Nie było również przesłanek uniemożliwiających wykonanie lotu powyżej wysokości 150 m. (np. pogodowych czy wynikających z ruchu lotniczego). Jeśli lot byłby w dalszym ciągu wykonywany na wysokości powyżej 150 m do wypadku by nie doszło. Pilot miał pełną świadomość, że każde obniżenie lotu zmniejsza zapas bezpiecznej wysokości, a tym samym skraca czas niezbędny do przerwania opadania.

Dowód: opinia biegłego sądowego z zakresu lotnictwa k.243-258, opinia uzupełniająca k.291-295

Sąd zważył co następuje:

Sąd ustalił stan faktyczny na podstawie dokumentów zgromadzonych w aktach ZUS, opinii biegłego a także w oparciu o zeznania świadków i częściowo w oparciu o przesłuchanie ubezpieczonego. Autentyczność dokumentów nie budziła wątpliwości sądu, nie była kwestionowana przez strony. Sporne były zapisy w protokole powypadkowym dotyczące przyczyn wypadku, jednakże powyższe sąd ocenił w powiązaniu z opinią biegłego za zakresu lotnictwa.

Złożone przez biegłego opinie, uznane zostały za fachowe i przekonujące. Biegły z uwagi na posiadaną wiedzę i doświadczenie zawodowe był w stanie ustalić fakty potrzebne do sporządzenia opinii, dokonać ich właściwej, obiektywnej analizy, jak też wyprowadzić poprawne wnioski. Specyfika oceny dowodu z opinii biegłych wyraża się w tym, że sfera merytoryczna opinii kontrolowana jest przez sąd, który nie posiada wiadomości specjalnych, w istocie w zakresie zgodności z zasadami logicznego myślenia, doświadczenia życiowego i wiedzy powszechnej. Odwołanie się przez sąd do tych kryteriów oceny stanowi więc wystarczające i należyte uzasadnienie przyczyn uznania opinii biegłych za przekonujące (wyrok SN z 7 kwietnia 2005 r., II CK 572/04, opubl. w LEX nr 151656). Wnioski środka dowodowego w postaci opinii biegłego mają być jasne, kategoryczne i przekonujące dla sądu, jako bezstronnego arbitra w sprawie, dlatego gdy opinia biegłego czyni zadość tym wymogom, co pozwala uznać znaczące dla istoty sprawy okoliczności za wyjaśnione, to nie zachodzi potrzeba dopuszczania dowodu z dalszej opinii biegłych (wyrok SN z 21 listopada 1974

r., II CR 638/74, opubl. w OSP 1975/5/108). Wszystkie te kryteria sporządzone w niniejszej sprawie opinie biegłego spełniały, a więc mogły one stanowić podstawę ustaleń faktycznych.

Sąd miał na uwadze, że ustalenia opinii biegłego korespondowały z oceną przedstawioną w raporcie Komisji Badania Wypadków Lotniczych z dnia 13 sierpnia 2020r. Sąd nie dał wiary ubezpieczonemu, że obniżenie wysokości lotu było spowodowane usterką techniczną - niedziałającą dźwignią, gdyż zostało to wykluczone przez biegłego, nie zostało także wykazane w raporcie Komisji Badania Wypadków Lotniczych, wręcz przeciwnie zablokowanie ruchu dźwigni skoku ogólnego w trakcie lotu uznano za mało prawdopodobne. Ponadto ustalono, że nawet blokada nie wykluczała możliwości manewru, także bez użycia dźwigni skoku okresowego, wyłącznie przy użyciu drążka sterowania okresowego, śmigłowiec pozostawał w pełni manewrowy. Nie można było pominąć także zeznań świadka A. F., która wskazała że ubezpieczony był całkowicie zaskoczony sytuacją.

Ubezpieczony domagał się w sprawie zasiłku chorobowego z ubezpieczenia wypadkowego i jednorazowego odszkodowania.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 30.10.2002r.o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych(Dz. U. Nr 199, poz.1673 ze zm.) zwanej także jako ustawa wypadkowa, z tytułu wypadku przy pracy lub choroby zawodowej dla ubezpieczonego, którego niezdolność do pracy spowodowana została wypadkiem przy pracy lub chorobą zawodową przysługuje zasiłek chorobowy. Stosowanie do art. 8 ust. 1-3 ustawy wypadkowej zasiłek chorobowy z ubezpieczenia wypadkowego przysługuje niezależnie od okresu podlegania ubezpieczeniu. Zasiłek chorobowy z ubezpieczenia wypadkowego przysługuje od pierwszego dnia niezdolności do pracy spowodowanej wypadkiem przy pracy lub chorobą zawodową. Zasiłek chorobowy z ubezpieczenia wypadkowego nie przysługuje za okresy niezdolności do pracy spowodowanej wypadkiem przy pracy lub chorobą zawodową, za które ubezpieczony na podstawie odrębnych przepisów zachowuje prawo do wynagrodzenia, uposażenia, stypendium lub innego świadczenia przysługującego za czas niezdolności do pracy.

W myśl art. 9 ustawy wypadkowej zasiłek chorobowy i świadczenie rehabilitacyjne z ubezpieczenia wypadkowego przysługują w wysokości 100% podstawy wymiaru. Podstawę wymiaru zasiłku i świadczenia stanowi kwota będąca podstawą wymiaru składek na ubezpieczenie wypadkowe.

Natomiast zgodnie z art.11 ust.1 w/w ustawy ubezpieczonemu, który w skutek wypadku przy pracy lub choroby zawodowej doznał stałego lub długotrwałego uszczerbku na zdrowiu, przysługuje jednorazowe odszkodowanie.

Organy rentowe odmówiły ubezpieczonemu prawa do świadczeń z ubezpieczenia wypadkowego ze względu na to, że jego zachowanie w dniu zdarzenia cechowało się rażącym niedbalstwem.

Zdaniem Sądu, w niniejszej sprawie występowały podstawy do zastosowania art. 21 ust. 1 ustawy wypadkowej. Zgodnie z tym przepisem świadczenia z ubezpieczenia wypadkowego nie przysługują ubezpieczonemu, gdy wyłączną przyczyną wypadków, o których mowa w art. 3 ustawy wypadkowej, było udowodnione naruszenie przez ubezpieczonego przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia, spowodowane przez niego umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa.

Wyodrębnić można trzy przesłanki wyłączające prawo do świadczeń przewidzianych ustawą wypadkową i są nimi:

- a) przesłanka obiektywna – naruszenie przez pracownika przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia;
- b) przesłanka subiektywna – umyślność lub rażące niedbalstwo;
- c) wyłączne przyczynienie się pracownika do powstania wypadku;

(tak J. Stelina, glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 10 czerwca 1999 r., II UKN 687/98, OSP 1002/2/34).

Na tle wypadków komunikacyjnych przyjmuje się, że nieprawidłowa technika jazdy samochodem i nienależyta obserwacja drogi, wynikające z nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego, będące wyłączną przyczyną wypadku drogowego mającego charakter wypadku przy pracy, mogą być ocenione jako naruszenie przez ubezpieczonego przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia, spowodowane przez niego wskutek rażącego niedbalstwa i stanowić podstawę wyłączenia prawa ubezpieczonego do świadczeń z ubezpieczenia wypadkowego (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 grudnia 2008 r., II UK 106/08, OSNP 2010/11-12/143)

Zdaniem sądu powyższe rozważania są adekwatne także w zakresie wypadków lotniczych.

Jak już wskazano wysokość lotu jest regulowana przepisami załącznika Prawo Lotnicze do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr (...) z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr (...) tj:

-SERA. (...) lit. f pkt 2 (z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie lub gdy uzyskano zezwolenie właściwego organu, lot (...) nie jest wykonywany nad terenem innym niż wymieniony w pkt 1 na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą, lub 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 150 m (500 ft) od statku powietrznego).

Obowiązkiem ubezpieczonego było nie przekraczanie wysokości lotu 150 m czego nie dopełnił i nie wystąpiły żadne okoliczności, które usprawiedliwiłyby obniżenie lotu poniżej 150 metrów. Jak podał biegły pozostanie na wysokości 150m nie stworzyłoby ryzyka zderzenia z podłożem. Wskazaną wysokość lotu pilot ma jedynie prawo przekroczyć podczas obniżania przed manewrem lądowania, a w przedmiotowym locie nie miało to miejsca. Nie było okoliczności uniemożliwiających ubezpieczonemu obserwację wskaźników pilotażowych, w tym wysokościomierza. Nie było również przesłanek uniemożliwiających wykonanie lotu powyżej wysokości 150 m. (np. pogodowych czy wynikających z ruchu lotniczego). Jeśli lot byłby w dalszym ciągu wykonywany na wysokości powyżej 150 m do wypadku by nie doszło. Pilot miał pełną świadomość, że każde obniżenie lotu zmniejsza zapas bezpiecznej wysokości, a tym samym skraca czas niezbędny do przerwania opadania. Ubezpieczony pełnił funkcję dowódcy statku powietrznego. Zgodnie z art. 114 ust. 3 ustawy prawo lotnicze Dz.U.2022.1235 t.j. z dnia 2022.06.10 dowódca jest obowiązany wykonywać loty zgodnie z przepisami, w szczególności zaś zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy.

Obowiązki ubezpieczonego były kluczowe dla bezpieczeństwa lotu, ich niedopełnienie stało się przyczyną wypadku. Sąd miał na uwadze, że ocena winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa powinna być odnoszona nie tylko do naruszenia przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia, lecz także do przewidywalności związku przyczynowego pomiędzy naruszeniem przepisów i skutkiem (wypadkiem).

W tej sprawie ubezpieczony znał przepisy dotyczące bezpieczeństwa i wysokości lotu, których nie przestrzegał, znał także ich konsekwencje .

Dodatkowo należy wskazać, że przepis art. 21 ust. 1 ustawy wypadkowej dla pozbawienia ubezpieczonego prawa do świadczeń z ubezpieczenia wypadkowego wymaga, aby wyłączną (jedyną) przyczyną wypadku było zawinione zachowanie ubezpieczonego, polegające na naruszeniu przez niego przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia. Zachowanie ubezpieczonego stanowi jedyną (wyłączną) przyczynę wypadku wówczas, gdy oprócz tego zachowania, nie występują inne przyczyny wypadku, w szczególności działania lub zaniechania innych osób, które mogą być oceniane jako bezpośrednia lub pośrednia współprzyczyna zdarzenia. Badanie wpływu większej liczby przyczyn (współprzyczyn) na wystąpienie wypadku, należy oceniać według kryterium prawa cywilnego, czyli założeń adekwatnego związku przyczynowego, umożliwiających odpowiedź na pytanie, czy wypadek stanowi normalne następstwo wyłącznie określonego działania lub zaniechania ubezpieczonego, czy też wystąpiła jakakolwiek

przyczyna niezależna od pracownika (zachowanie innych jego uczestników lub zaniedbanie organizacyjno-techniczne pracodawcy), która wpłynęła na powstanie wypadku.

Związek przyczynowy, o którym mowa w art. 21 ust. 1 ustawy wypadkowej, trzeba więc rozumieć jako normalny (adekwatny) związek przyczynowy według art. 361 § 1 k.c. W razie zaistnienia dodatkowych, nieleżących po stronie pracownika przyczyn, nie ma potrzeby badania stopnia zawinięcia pracownika, który w takim przypadku, nawet przy udowodnieniu mu winy umyślnej, zachowuje prawo do świadczeń z ubezpieczenia wypadkowego (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 czerwca 2016 r., III UK 158/15, LEX nr 2124045).

Ubezpieczony podnosił, że odpowiedzialność za zdarzenie ciąży także na pracodawcy z uwagi na brak szkolenia w zakresie BHP. Zdaniem sądu powyższe nie ma adekwatnego związku z wypadkiem, co także przedstawił biegły. Sąd miał też na uwadze, iż wysokościomierz barometryczny jak podał biegły obarczony jest podczas zniżania (wznoszenia) pewnym błędem wynikającym z bezwładności zmian ciśnienia, kontrola przyrządów winna być uzupełniona obserwacją wzrokową. Dotyczy ona w szczególności bliskości ziemi (wody). Należy mieć na uwadze, że w tym przypadku takiego zniżania nad powierzchnię wody nie powinno być. Pilot świadomie obniżył wysokość lotu poniżej minimalnej bezpiecznej wartości. Dodatkowo w ocenie sądu ubezpieczony nie obserwował dokładnie otoczenia skoro został zaskoczony uderzeniem śmigłowca w wodę.

Mając powyższe na uwadze Sąd ocenił, że decyzje organów rentowych były zasadne i odwołania oddalił. W sprawie ustalono, że zostały spełnione przesłanki wynikające z art. 21 ust. 1 ustawy wypadkowej.

O kosztach zastępstwa procesowego pełnomocnika (...) Oddziału w W., orzeczono na mocy art. 98 § 1 i 1¹ kpc i par. 9 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22.10.2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.

Zgodnie z art. 98 § 1 kpc strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). § 1¹ -Od kwoty zasądzonej tytułem zwrotu kosztów procesu należą się odsetki, w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego, za czas od dnia uprawomocnienia się orzeczenia, którym je zasądzono, do dnia zapłaty.

Sędzia Alina Kordus-Krajewska