

Sygn. akt VIII GC 215/13

WYROK WSTĘPNY W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 8 maja 2014 r.

Sąd Okręgowy w Szczecinie Wydział VIII Gospodarczy

w składzie:

Przewodniczący: SSO Agnieszka Kądziołka

Protokolant: Patrycja Predko

po rozpoznaniu w dniu 8 maja 2014 r. w Szczecinie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) spółki akcyjnej w W.

przeciwko (...) spółce akcyjnej w W.

z udziałem interwenienta ubocznego (...) spółki akcyjnej w W.

o zapłatę

uznaje roszczenie powódki (...) spółki akcyjnej w W. wobec pozwanej (...) spółki akcyjnej w W. za usprawiedliwione co do zasady.

Sygn. akt VIII GC 215/13

UZASADNIENIE

Powódka (...) spółka akcyjna w W. wniosła o zasądzenie od pozwanej (...) spółki akcyjnej w W. kwoty 2.494.842,10 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 28 marca 2011 roku oraz kosztami procesu.

W uzasadnieniu pozwu powódka wskazała, że udostępniła pozwanej linie kolejowe, na zasadach określonych w umowie z dnia 17 lutego 2011 r. o korzystaniu z przydzielonych tras pociągów. W dniu 22 kwietnia 2011 roku pozwana jako przewoźnik wykonywała przewóz uszkodzonym taborem i doprowadziła do wykolejenia pociągu, w następstwie czego powstała szkoda w mieniu powódki w wysokości 2.494.842,10 zł. Dalej powódka wskazała, że po wezwaniu do zapłaty kwoty 2.494.842,10 zł pozwana w zasadzie uznała swoją odpowiedzialność, jednak wniosła o wstrzymanie działań powódki w związku z czynnościami podejmowanymi w stosunku do swojego ubezpieczyciela – (...) spółki akcyjnej w W.. Pozwana nie dokonała zapłaty za wyrządzoną szkodę, ale nie kwestionowała rozmiaru szkody i kwoty żądanego odszkodowania wskazując jedynie, że oczekuje zapłaty od swojego ubezpieczyciela.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 3 kwietnia 2013 roku w sprawie VIII GNc 159/13 Sąd Okręgowy w Szczecinie nakazał pozwanej zapłacić dochodzoną pozwem kwotę wraz kosztami procesu w wysokości 32.217 zł.

Pozwana zaskarżyła nakaz w całości domagając się oddalenia powództwa oraz zasądzenia od powódki na jej rzecz kosztów procesu.

W uzasadnieniu sprzeciwu pozwana przyznała, że bezpośrednią przyczyną wypadku było złamanie osi w przedpiaściu zestawu kołowego wagonu wchodzącego w skład zestawu, którym pozwana wykonywała przewóz. Zadaniem

pozwanej uznać jednak należy, że do powstania szkody doszło wyłącznie na skutek nieprawidłowej naprawy zestawu kołowego przeprowadzonej przez spółkę (...), polegającej na niewykryciu wady osi w miejscu powstania przelomu zmęczeniowego podczas naprawy głównej. Przed wystąpieniem wypadku kolejowego wykołony wagon był po naprawie głównej wykonanej w dniu 30 stycznia 2008 roku w ramach umowy łączącej pozwaną i spółkę (...). Dalej pozwana wskazała, że spółka (...) ponosi wyłączoną odpowiedzialność za powstałą szkodę.

Z ostrożności procesowej pozwana wskazała, że w tym stanie faktycznym jej odpowiedzialność będzie ukształtowana zarówno na zasadzie art. 435 k.c. jak i art. 429 k.c. Pozwana powołała się jednocześnie na fakt, że powierzyła czynność naprawy zestawu kołowego spółce (...), która w zakresie swej działalności zawodowej trudni się wykonywaniem takich czynności.

Ponadto pozwana zakwestionowała wysokość szkody. W ocenie pozwanej wycena dokonana przez stronę powodową w odniesieniu do poszczególnych pozycji jest zawyżona i nie odzwierciedla faktycznych kosztów, jakie zostały poniesione lub winny zostać poniesione w związku z odtworzeniem infrastruktury kolejowej.

(...) spółka akcyjna w W. zgłosił w piśmie procesowym z dnia 11 marca 2014 roku interwencję uboczną po stronie pozwanej, domagając się oddalenia powództwa.

Interwenient zakwestionował powództwo w całości, zarówno co do zasady, jak i z ostrożności procesowej co do wysokości. Jednocześnie poparł w całości twierdzenia, zarzuty i wnioski dowodowe pozwanej. W ocenie interwenienta pozwana nie ponosi odpowiedzialności za zgłoszoną przez powódkę szkodę z uwagi na zaistnienie przesłanki egzoneracyjnej zwalniającej ją z odpowiedzialności - w postaci wyłącznej winy osoby trzeciej za zaistnienie szkody, tj. spółki (...), za którą to osobę pozwany nie ponosi odpowiedzialności zgodnie z art. 435 § 1 k.c.. Dodatkowo interwenient wskazał, że pozwana

powierzyła profesjonalście – spółce (...) – odbudowę wagonu, spółka ta w umowie łączącej ją z pozwaną zagwarantowała właściwą jakość oraz bezawaryjność wagonu w okresie gwarancji, w trakcie której nastąpiło zdarzenie. Zdaniem interwenienta zlecenie czynności profesjonalście zwalnia z odpowiedzialności powierzającego na podstawie art. 429 k.c.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 17 lutego 2011 roku (...) spółka akcyjna w W. zawarła z (...) spółką akcyjną w W. umowę nr (...) o korzystanie z przydzielonych tras pociągów do przewozu rzeczy.

Na mocy umowy spółka (...) (nazywana w umowie zarządcą) udostępniła spółce (...) (nazywanej przewoźnikiem) infrastrukturę kolejową w celu wykorzystania przydzielonych tras pociągów (§ 3 umowy).

Przy realizacji umowy zastosowanie znajdował Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników w ramach rozkładu jazdy (...), wydany przez zarządcę (§ 1 ust. 2).

W § 34 Regulaminu, zatytułowanym „Obowiązki i uprawnienia stron”, w ust. 4 pkt 2 zawarty zostały zapis, że w ramach umowy przewoźnik ponosi odpowiedzialność za stan pociągów i sprawność wykorzystywanych pojazdów kolejowych.

dowód: umowa o korzystanie z przydzielonych tras pociągów – karta 50-78

Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras – karta 25-49

W dniu 22 kwietnia 2011 roku spółka (...) - korzystając w ramach powyższej umowy z linii kolejowej - dokonywała przewozu towaru na trasie B. - P. F., pociągiem towarowym (...) (...). Pociąg składał się z 16 wagonów ładownych (złomem) i lokomotywy (...)(...).

Podczas jazdy na szlaku O. - J. doszło do złamania osi pierwszego zestawu kołowego w czwartym od czoła pociągu wagonie serii E. nr (...) - 7. W następstwie tego złamania nastąpiło odpadnięcie maźnicy wraz z czopem na lewą stronę toru patrząc w kierunku jazdy.

Zestaw wykoleił się, po czym jedną osiã przejechał około 400 m do przejazdu kolejowego kategorii (...). Na przejeździe wykolejony zestaw najechał na płytę betonową, co doprowadziło do wykolejenia drugiego zestawu kołowego pierwszego wózka i przesunięcia płyt przejazdowych. Całkowite wykolejenie zestawów pierwszego wózka spowodowało zablokowanie piątego wagonu nr (...), powodując wykolejenie na prawą stronę obu zestawów pierwszego wózka. W wyniku jazdy w stanie wykolejonym wagonów czwartego i piątego nastąpiło przesunięcie i deformacja toru. Po przejechaniu ok. 150 m nastąpiło rozłączenie urządzeń ciąglowych i przewodu głównego hamulcowego pomiędzy czwartym a piątym wagonem. Pierwsza część pociągu, lokomotywa i cztery wagony, przemieściła się ok. 100 m., pozostała część składu wagonów siłą rozpędu napierając na piąty wykolejony wagon (uszkodzone dwa zestawy pierwszego wózka) spowodowała przemieszczenie wagonu wszystkimi kołami na zewnętrzną stronę prawego toku szynowego i wykolejenie dwóch zestawów drugiego wózka na zewnętrzną stronę lewego toku szynowego.

Przemieszczając się w takiej pozycji wagon spowodował ścięcie trzech słupów trakcyjnych, rozerwanie sprzęgów śrubowego i powietrznego, urwanie zderzaka, co spowodowało, że piąty wagon (nr (...) (...) - 2) uderzył w słup (...) ścinając go i został na nim zablokowany w pozycji skośnej do osi toru. Wykolejeniu uległ zatem czwarty wagon z ładunkiem złomu, który częściowo wypadł z toru oraz piąty wagon również z ładunkiem złomu, który całkowicie wypadł z toru stając w poprzek toru i pierwszym wózkiem całkowicie zarywając się w skarpie; wagony uległy rozerwaniu i znajdowały się w odległości od siebie wynoszącej około 100 m.

fakty niesporne

Po wykolejeniu pociągu strony umowy – spółki (...) – podjęły szereg czynności mających na celu ustalenie przyczyn zdarzenia.

W dniu 26 kwietnia i 20 maja 2011 roku przeprowadzono oględziny toru (...) linii nr (...) P. - U. szlak J. - O., w dniu 23-26 kwietnia 2011 roku przeprowadzono oględziny miejsca wypadku kolejowego, w dniu 28 kwietnia 2011 roku - oględziny wagonu, w dniu 9 czerwca 2011 roku – komisyjne oględziny złamanej osi zestawu kołowego. Z wszystkich dokonanych czynności zostały sporządzone protokoły. Wykonana została ekspertyza techniczna w sprawie uszkodzenia osi zestawu kołowego.

Strony umowy przeprowadziły także dochodzenie służbowe. W wyniku tego dochodzenia w dniu 20 czerwca 2011 roku sporządzony został protokół ustaleń końcowych nr (...) - (...). W protokole jako przyczynę pierwotną zdarzenia wskazano niewykrycie wady osi w miejscu powstania ogniska przelomu zmęczeniowego podczas naprawy głównej wykonanej przez spółkę (...) ((...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w O.). Jako przyczynę bezpośrednią wskazano złamanie osi w przedpiaścii zestawu kołowego nr (...) wagonu nr (...) - 7. Przyczyn pośrednich i systemowych oraz innych nieprawidłowości nie stwierdzono.

dowód: protokół oględzin miejsca wypadku z dnia 26.04.2011 r. - karta 79-82

protokół oględzin dokonanych w dniu 26.04.2011 r. i 20.05.2011 r. - karta 185

protokół oględzin sporządzony w dniu 26.04.2011 r. - karta 186-189

protokół oględzin spisany w dniu 28.04.2011 r. - karta 190-192

ekspertyza techniczna z dnia 24.05.2011 r. - karta 193-197

protokół z dnia 09.06.2011 r. - karta 198

protokół ustaleń nr (...) - (...) - karta 178-184, karta 83-89

wydruki fotografii - karta 90-94

Wagon nr (...) -7, który uległ wykolejeniu, przed wystąpieniem wypadku kolejowego podlegał naprawie głównej wykonanej w dniu 30 stycznia 2008 roku przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w O..

Naprawa była wykonana na podstawie umowy nr (...) (...) (...) .1, zawartej w dniu 8 sierpnia 2007 roku przez spółki (...). Wagon został objęty czteroletnią gwarancją do dnia 29 stycznia 2012 roku.

Wagon nr (...) -7 w dniu wypadku kolejowego posiadał ważne świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego nr (...) (...) oraz świadectwo nr (...) dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu szynowego wydane przez Głównego Inspektora Kolejnictwa RP.

Wagon był załadowany ładunkiem o masie 36.090 kg i nie przekroczył dopuszczalnej masy ładunkowej, wynoszącej 59,6 t oraz nacisku osi na tor.

dowód: umowa z dnia 08.08.2007 r. - karta 201-203

świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego – karta 199

świadectwo dopuszczenia do eksploatacji – karta 200

protokół nr (...) odbioru wagonu po odbudowie wraz z załącznikami oraz kartą pomiarową nr (...) – karta 214-233

Spółka (...) zawarła z (...) spółką akcyjną w W. umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, potwierdzoną polisą nr (...). Przedmiot i zakres ubezpieczenia określono jako odpowiedzialność cywilną ubezpieczonego za szkody wyrządzone osobie trzeciej w związku z prowadzeniem przez ubezpieczonego działalności określonej w umowie ubezpieczenia lub posiadaniem mieniem, które jest wykorzystywane w takiej działalności, będącej następstwem czynu niedozwolonego w granicach odpowiedzialności ustawowej (OC deliktowa) lub niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania (OC kontraktowa).

Okres ubezpieczenia określono w następującym przedziale: 16.01.2011 – 15.01.2012.

Spółka (...) zawiadomiła ubezpieczyciela o szkodzie wyrządzonej spółce (...) w wyniku wypadku kolejowego z dnia 22 kwietnia 2011 roku.

Ubezpieczyciel przyjął zawiadomienie o szkodzie oraz wszczął postępowanie likwidacyjne. Po przeprowadzeniu postępowania (...) Zakład (...) odmówił przyznania odszkodowania.

W piśmie z dnia 23 listopada 2011 roku - kierowanym do spółki (...) oraz do wiadomości spółki (...) - ubezpieczyciel wskazał, że odszkodowanie nie może zostać przyznane, ponieważ odpowiedzialnym za powstałe zdarzenie jest spółka (...). Ubezpieczyciel wyjaśnił, że odpowiedzialność (...) wynika z art. 435 § 1 k.c. Dalej wskazał, że na podstawie zgromadzonej dokumentacji, w tym ustaleń komisji zawartych w protokole nr (...), pierwotną przyczyną zdarzenia było niewykrycie wady osi w miejscu powstania ogniska przełomu zmęczeniowego podczas naprawy głównej wykonanej przez spółkę (...), co skutkowało złamaniem osi w przedpiaściu zestawu kołowego nr (...) wagonu nr (...) (...) -7. Według ekspertyzy technicznej wielkość powierzchni skorodowanej przełomu świadczy, że pierwotne pęknięcie osi nastąpiło przed datą naprawy głównej wagonu. Spółka (...) nie przedłożyła dokumentacji i argumentacji pozwalającej na potwierdzenie prawidłowego wykonania badania defektoskopowego. Wagon został objęty czteroletnią gwarancją do dnia 29 stycznia 2012 roku. W okresie od naprawy głównej, wykonanej w dniu 30 stycznia 2008 roku, do dnia wypadku, tj. 22 kwietnia 2011 roku, komisja nie stwierdziła żadnego przypadku niewłaściwej eksploatacji powyższego wagonu przez spółkę (...).

W oparciu o takie argumenty stwierdzono, że odpowiedzialnym za zdarzenie jest spółka (...) i odmówiono wypłaty odszkodowania.

dowód: polisa ubezpieczeniowa nr (...) – karta 234-237

raport końcowy w likwidacji szkody – karta 238-266

pismo (...) S.A. z dnia 23.11.2011 r. – karta 267

W piśmie z dnia 26 kwietnia 2011 roku spółka (...) zgłosiła do spółki (...) reklamację w sprawie wykonania naprawy głównej wagonu serii E. nr (...) -7. Reklamację zgłoszono w związku ze stwierdzeniem w wyniku wypadku kolejowego złamania czopa osi i wyłączeniem wagonu z ruchu z dniem 22 kwietnia 2011 roku. Wskazano, że ostatnia naprawa wagonu była wykonana przez spółkę (...) w dniu 30 stycznia 2008 roku.

W kolejnych pismach spółka (...) powoływała się na ustalenia komisji kolejowej, powołanej w sprawie oraz zwróciła się o akceptację wystawienia na rzecz spółki (...) noty obciążeniowej na kwotę 2.552.109,92 zł, będącej sumą kosztów związanych z wypadkiem.

W odpowiedzi - w piśmie z dnia 6 lipca 2011 roku - spółka (...) nie uznała reklamacji wskazując, że usterka nie była wynikiem złej naprawy wagonu. Jako przyczynę wystąpienia zgłoszonej usterki spółka (...) wskazała złą eksploatację wagonu.

W piśmie z dnia 5 października 2012 roku ubezpieczyciel spółki (...) - (...) spółka akcyjna w S. po zapoznaniu się z roszczeniem oraz okolicznościami zdarzenia związanego z wypadkiem kolejowym z dnia 22 kwietnia 2011 roku nie znalazł podstaw do przyjęcia odpowiedzialności odszkodowawczej w ramach umowy ubezpieczenia zawartej z (...). Ubezpieczyciel spółki (...) wskazał na brak podstaw do uznania, że szkoda powstała w wyniku niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez ubezpieczonego, tj. spółkę (...).

dowód: reklamacja z dnia 26.04.2011 r. wraz z załącznikiem (...) - karta 270-271

pismo (...) S.A. z dnia 5 maja 2011 r. - karta 274

pismo (...) S.A. z dnia 1 czerwca 2011 r. - karta 272

pismo (...) S.A. z dnia 22 czerwca 2011 r. - karta 273

pismo (...) z dnia 6 lipca 2011 r. - karta 275

pismo (...) S.A. z dnia 5 października 2012 r. - karta 276-272

W dniu 12 stycznia 2012 roku miało miejsce spotkanie przedstawicieli spółek (...) w sprawie ustalenia strat materialnych w związku z wypadkiem pociągu w dniu 22 kwietnia 2011 roku i odpowiedzialności za nie. W protokole sporządzonym z przebiegu spotkania zapisano, że w związku z odmową wypłacenia odszkodowania przez ubezpieczyciela spółki (...) spółka (...) wystawi notę obciążeniową dla (...) za koszty wypadku po całkowitym zakończeniu naprawy toru.

W dniu 6 marca 2012 roku spółka (...) wystawiła na rzecz spółki (...) notę obciążeniową nr (...) na kwotę 2.525.708,24 zł tytułem : odszkodowania – zwrotu kosztów poniesionych przez Zakład (...) w wyniku wypadku, jaki miał miejsce w dniu 22 kwietnia 2011 roku.

W dniu 15 czerwca 2012 roku spółka (...) wystawiła na rzecz spółki (...) notę księgową uznaniową nr (...) na kwotę 30.866,14 zł tytułem zmniejszenia noty księgowej nr (...) na podstawie kalkulacji wynikowej z dnia 14 czerwca 2012 roku.

W piśmie z dnia 18 czerwca 2012 roku spółka (...) poinformowała, że nie może przyjąć noty obciążeniowej z uwagi na doliczenie narzutów i marży w łącznej kwocie 60.224,12 zł, które nie mieszczą się w kategorii kosztów bezpośrednio związanych z wypadkiem. Jednocześnie w związku z żądaniem zapłaty odszkodowania w wysokości 2.525.708,24 zł w piśmie zwrócono się z prośbą o wstrzymanie wystąpienia z powództwem. W tym zakresie wskazano na możliwość ugodowego załatwienia sprawy w związku z ponownym skierowaniem powstałej szkody do weryfikacji przez ubezpieczyciela w celu ustalenia zakresu odpowiedzialności gwaranta – spółki (...).

Spółka (...) wzywała (...) do zapłaty pismami z dnia 9 lipca 2012 roku, 31 lipca 2012 roku, 14 września 2012 roku.

dowód: protokół z dnia 12.01.2012 r. – kara 127

nota księgowa obciążeniowa nr (...) z dnia 06.03.2012 r. – kart 128

nota księgowa zmniejszająca nr (...) z dnia 15.06.2012 r. – kara 129

pismo pozwanej z dnia 18.06.2012 r. – karta 130

wezwania do zapłaty z dat: 09.07.2012r; 31.07.2012r; 14.09.2012r. – karta 131-132, 133-134, 135-136

W piśmie z dnia 15 marca 2013 roku, kierowanym do spółki (...), (...) Zakład (...) podtrzymał dotychczasowe stanowisko odmawiające wypłaty odszkodowania. W piśmie wskazano, że spółka (...) nie przedstawiła dowodów pozwalających na zmianę stanowiska odnośnie pierwotnej przyczyny powstania szkody, tj. niewykrycia wady osi w miejscu powstania przełomu zmęczeniowego podczas naprawy głównej. Ponadto wskazano, że nie wykazano błędnej eksploatacji wagonu mogącej mieć wpływ na powstanie pęknięcia, charakter złamania osi wskazuje przy tym na to, że proces ten był długotrwały, zapoczątkowany przed przeprowadzeniem naprawy głównej przez (...).

dowód: pismo (...) S.A. z dnia 15 marca 2013 r. – karta 268

Sąd zważył, co następuje:

Powódka domaga się naprawienia szkody, która powstała w związku z tym, że pozwana jako przewoźnik korzystała z należącej do powódki infrastruktury kolejowej. Infrastruktura ta została uszkodzona w następstwie wykolejenia się należącego do pozwanej pociągu. W ten sposób powstała w majątku powódki szkoda, której naprawienia powódka domaga się w rozpoznawanej sprawie, dochodząc zapłaty kwoty 2.494.842,10 zł.

Między stronami nie ma rozbieżności co do tego, że odpowiedzialność pozwanej wynika z art. 435 § 1 k.c., który stanowi, że: 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.

Niesporne są fakty dotyczące przebiegu wypadku kolejowego oraz przyczyna wykolejenia pociągu, którą było pęknięcie osi w zestawie kołowym czwartego wagonu, licząc od czoła pociągu. Cały zestaw – lokomotywa oraz wagony – wykorzystywane były przez pozwaną spółkę w ramach jej przedsiębiorstwa. Fakt ten przyznaje zarówno pozwana, jak i interwenient uboczny (co wynika z pism procesowych tych podmiotów oraz z oświadczeń złożonych na rozprawie). Między stronami nie ma też wątpliwości co do tego, że tak opisana przyczyna wykolejenia pociągu uzasadnia odpowiedzialność pozwanej na zasadzie ryzyka z art. 435 § 1 k.c. (zdanie pierwsze), pozwana jest bowiem podmiotem prowadzącym na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, a szkoda wyrządzona została powódce przez ruch przedsiębiorstwa.

Kwestią sporną między stronami jest natomiast to, czy w realiach rzeczony sprawy wystąpiła przesłanka egzoneracyjna określona w art. 435 § 1 k.c. (zdanie drugie), jakim jest wyłączna winy osoby trzeciej, za którą pozwana nie ponosi odpowiedzialności (osobą trzecią według pozwanej miałyby być spółka (...)).

Pozwana oraz interwenient uboczny stoją na stanowisku, że w realiach niniejszej sprawy wystąpiła wyłączna wina spółki (...), co oznacza, że wyłączona jest co do zasady odpowiedzialność pozwanej.

Kwestią sporną jest również wysokość szkody.

W tym stanie rzeczy Sąd uznał, że względy celowości i ekonomiki procesowej przemawiają w pierwszej kolejności za ograniczeniem rozprawy do zagadnienia wstępnego, jakim jest istnienie odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanej co do zasady (art. 220 k.p.c.). Postanowienie w tym przedmiocie zostało wydane na rozprawie.

Stan faktyczny sprawy w zakresie wymaganym do rozstrzygnięcia co do zasady był w całości niesporny. Wyżej opisane ustalenia faktyczne zostały dokonane w oparciu o zgodne twierdzenia stron oraz dowody z dokumentów, których żadna ze stron nie negowała. Rozstrzygnięcie wymagało wyłącznie dokonania oceny prawnej pod kątem istnienia odpowiedzialności pozwanej w niekwestionowanych przez strony okolicznościach faktycznych.

Dalsze rozważania będą zmierzały do rozstrzygnięcia zagadnienia wstępnego, co wymaga rozpatrzenia, czy w realiach rozpoznawanej sprawy wystąpiła przesłanka egzoneracyjna określona w art. 435 § 1 k.c. w postaci wyłącznej winy osoby trzeciej (spółki (...)), za którą pozwana nie ponosi odpowiedzialności.

Pozwana w toku sprawy (w sprzeciwie od nakazu zapłaty i w późniejszych pismach przygotowawczych) podnosiła, iż podmiot ten przyczynił się do powstania szkody w ten sposób, iż nie wykonał prawidłowo czynności naprawczych i serwisowych zestawu kołowego, co doprowadziło do niewykrycia wady osi w miejscu powstania ogniska przelomu zmęczeniowego. Stanowisko pozwanej, popierane co do wszystkich argumentów przez interwenienta, wyraża się w przyjęciu, że skutkiem tego niedopatrzenia ze strony spółki (...) było powstanie zdarzenia z dnia 22 kwietnia 2011 roku, albowiem należałoby przyjąć, iż w razie prawidłowo wykonanej naprawy przez spółkę (...) oś wagonu wytrzymałaby naciskające na nią siły fizyczne i w konsekwencji zachowałaby swoje funkcje użytkowe.

Załączona do akt sprawy korespondencja prowadzona między powódką, pozwaną, ubezpieczycielem pozwanej (który przystąpił do sprawy jako interwenient uboczny), spółką (...) oraz ubezpieczycielem spółki (...) wskazuje na to, że uczestniczące w sporze podmioty skupiły się na wykazywaniu winy osoby trzeciej (spółki (...)) bądź jej braku, tracąc z pola widzenia podstawową istotną dla sprawy kwestię, jaką jest udzielenie odpowiedzi na pytanie: czy spółka (...) jest osobą trzecią w rozumieniu art. 435 § 1 k.c., a więc osobą trzecią, za którą pozwana jako prowadząca na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody nie ponosi odpowiedzialności. Negatywna odpowiedź na to pytanie wyłącza wystąpienie przesłanki egzoneracyjnej z art. § 1 435 k.c. (zdanie drugie).

Wystąpienie tej przesłanki jest jedynym argumentem, który pozwana i interwenient uboczny przytaczają dla uzasadnienia braku odpowiedzialności pozwanej na zasadzie ryzyka z art. 435 § 1 k.c., jej brak będzie więc oznaczał odpowiedzialność pozwanej co do zasady.

Mimo tego, że ustawodawca nie zdefiniował wprost pojęcia osoby trzeciej w rozumieniu art. 435 k.c., w doktrynie nie ma wątpliwości co do kręgu osób wchodzących w skład tego pojęcia. Zauważyć należy, że poglądy doktryny na temat osoby trzeciej, za którą przedsiębiorstwo ponosi odpowiedzialność, są bardzo zbliżone (por. B. Lewaszkiewicz-Petrykowska, *Odpowiedzialność cywilna* s. 171, A. Szpunar, *Wynagrodzenie szkody wynikłej wskutek wypadku konsumpcyjnego* s. 74 i n., W. Czachórski, w: *System Prawa Prywatnego*, t. III s. 621, W. Kuryłowicz, w: *Komentarz KC*, t. II, s. 1074, M. Sajfan, w: *Komentarz KC*, t. I, 2008, s. 1377-1378).

Należy w tym miejscu wskazać, że do grona osób, o których mowa, należy zaliczyć każdego, kto w jakikolwiek sposób jest włączony w ruch przedsiębiorstwa, niezależnie od stosunku prawnego łączącego go z prowadzącym. Osoba trzecia musi być „obcą”, „trzecią” jednocześnie wobec prowadzącego przedsiębiorstwo i wobec ruchu przedsiębiorstwa. Powiązanie z jednym z tych elementów wyłącza możliwość uznania jej za trzecią (por. *System Prawa Prywatnego*, t. 6, Warszawa 2009, s. 569).

Biorąc pod uwagę te założenia w doktrynie stwierdza się, że podmiot wskazany w art. 435 § 1 k.c. nie może się powoływać na zawinione zachowanie takich osób, że które odpowiada na zasadach deliktowych, a więc za podwładnych (art. 430 k.c.), podmioty wykonujące powierzone im czynności (art. 429 k.c.), osób pozostających pod nadzorem (art. 427 k.c.), pomocników (art. 474 k.c.), osób wchodzące w skład organów przedsiębiorstwa osoby prawnej bądź w przypadku spółek – wspólników.

Wskazuje się również, że nie są osobami trzecimi podmioty, które pozostają z prowadzącym przedsiębiorstwo w stosunku prawnym o charakterze względnym, a więc kontrahenci wykonujący określone prace lub usługi, np. prace instalujące czy też naprawiające funkcjonujące w ramach przedsiębiorstwa urządzenia (por. System Prawa Prywatnego, Tom 6, Prawo zobowiązań – część ogólna, pod red. A. Olejniczaka, Wydawnictwo C.H. BECK, Warszawa 2009, str. 569). Pogląd taki jest w doktrynie jednolity – podobnie wyrażają się w tym względzie autorzy Komentarza do Kodeksu Cywilnego pod red. J. Gudowskiego (tom 3 LexisNexis, Warszawa 2013, s. 631), gdzie podkreśla się, że „wszelkie wady maszyn czy urządzeń, także wywodzące się z uchybień producenta”, jako związane z ruchem całości nie mogą być oceniane w kategoriach czynu osoby trzeciej.

Z powyższego wynika, że za osoby trzecie należy natomiast uznać te podmioty, których nie łączy z przedsiębiorstwem żaden stosunek prawny i które nie są włączone w ruch przedsiębiorstwa. Jako przykłady podaje się w doktrynie członek rodziny pracownika, emeryta, klienta przedsiębiorstwa (zob. J. Gudowski (red.), Kodeks Cywilny – Komentarz, t. 3, Warszawa 2013, s. 631). W przypadku katastrofy kolejowej jako przykład osoby trzeciej można podać osobę spoza przedsiębiorstwa kolejowego, która pozostawiła na torach kolejowych jakiś przedmiot, który przyczynił się do powstania katastrofy.

Mając na uwadze powyższe nie można uznać spółki (...) za osobę trzecią w rozumieniu art. 435 § 1 k.c. Nie ulega wątpliwości, iż fakt dokonania napraw wagonów przez ten podmiot oznacza włączenie go w ruch przedsiębiorstwa, jakim jest (...). Naprawy i przegląd techniczny składu kolejowego są bowiem nieodzownym elementem przemysłu kolejowego i niemożliwym jest prawidłowe prowadzenie takiej działalności bez okresowej kontroli urządzeń transportowych. Pomiędzy spółkami (...) zaistniał w związku z tym stosunek prawny w postaci umowy łączącej obie strony, a to – jak wynika z poglądów doktryny opisanych powyżej – również warunkuje umiejscowienie spółki (...) poza kręgiem podmiotów określanych jako „osoby trzecie”.

W związku z powyższą argumentacją nie może ostać się teza pozwanej oraz interwenienta ubocznego, iż wystąpiła przesłanka egzoneracyjna, która miałaby zwalniać spółkę (...) od odpowiedzialności na zasadzie ryzyka z art. 435 § 1 k.c. za szkodę powstałą w dniu 22 kwietnia 2011 roku.

Jak już wspomniano wystąpienie tej przesłanki jest jedynym argumentem, który pozwana i interwenient uboczny przytaczają dla uzasadnienia braku odpowiedzialności pozwanej na zasadzie ryzyka. Brak przesłanki egzoneracyjnej przesądza zatem, że roszczenie powódki jest usprawiedliwione co do zasady.

Nie można również zgodzić się z poglądem, że powierzenie profesjonalście czynności związanej z jego działalnością – w tym wypadku remontu wagonu kolejowego – warunkowało zwolnieniem pozwanej od odpowiedzialności za objętą żądaniem pozwu szkodę.

Zgodnie bowiem z ustalonym w doktrynie poglądem, również wyżej cytowanym, podmiot wykazany w art. 435 § 1 k.c. w pierwszym rzędzie nie może powoływać się na zawinione zachowanie takich osób, za które odpowiada na zasadach deliktowych, a więc i podmiotów wykonujących powierzone im czynności (art. 429 k.c.).

Wymienione wyżej przepisy (art. 427-430 k.c.) wyznaczają krąg osób, które nie mogą być uznane za osoby trzecie w rozumieniu art. 435 § 1 k.c. Uchylenie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka nie następuje w razie spełnienia przesłanek, od których w przepisach tych uzależniono wyłączenie odpowiedzialności powierzającego, a więc np. w razie braku winy w wyborze osoby, której prowadzący przedsiębiorstwo powierzył wykonanie czynności, bądź

powierzenie jej profesjonalistce. Spełnienie tej przesłanki powoduje jedynie, że powierzający nie odpowiada na zasadzie winy (w wyborze) na podstawie art. 429 k.c. (por. System Prawa Prywatnego, t. 6, Warszawa 2009, s. 569).

Odnosząc się do powoływanego przez pozwaną i interwenienta art. 429 k.c. oraz wyłączenia ewentualnej odpowiedzialności pozwanej wynikającej z tego przepisu wyjaśnienia wymaga, że w realiach rozpoznawanej sprawy przepis ten w ogóle nie będzie miał zastosowania. Odpowiedzialność z art. 429 k.c. jest odpowiedzialnością za czyn cudzy, przy czym czyn „sprawcy”, o jakim mowa w art. 429 k.c. (czyn „sprawcy” któremu powierzono wykonanie czynności), jest czynem niedozwolonym, a więc bezprawnym. Odpowiedzialność powierzającego jest natomiast odpowiedzialnością na zasadzie winy w wyborze.

W niniejszej sprawie szkoda polegająca na zniszczeniu infrastruktury kolejowej została wyrządzona powódce przez pozwaną (powstała w związku z ruchem wagonu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa pozwanej). Czyn pozwanej polega więc na bezprawnym zniszczeniu mienia powódki. Natomiast czyn, jaki pozwana i interwenient zarzucają spółce (...) polega na nieprawidłowej naprawie zestawu kołowego w ramach łączącej pozwaną i (...) Wagon umowy. Czyn ten nie jest czynem niedozwolonym (bezprawnym), ewentualna odpowiedzialność (...) Wagon jest odpowiedzialnością kontraktową (art. 471 k.c.).

Powyższe wyłącza zastosowanie art. 429 k.c. Jak już wskazano wyżej jedną z przesłanek zastosowania tego przepisu jest wyrządzenie szkody przez „sprawcę”, któremu powierzono wykonanie czynności, bezprawnym zachowaniem przy wykonywaniu powierzonych czynności (por. System Prawa Prywatnego, t. 6, Warszawa 2009, s. 443). Taka sytuacja nie miała miejsca w niniejszej sprawie.

Odpowiedzialność pozwanej należy więc rozważać na gruncie art. 435 § 1 k.c.

Dostrzec też trzeba, że zgodnie z art. 437 k.c. nie można wyłączyć ani ograniczyć z góry odpowiedzialności określonej w art. 435 i 436 k.c. Strony mogą natomiast rozszerzyć tę odpowiedzialność. Wiążący strony niniejszego procesu Regulamin w § 34 ust. 4 pkt 2 stanowi, że w ramach umowy przewoźnik (pозwana) ponosi odpowiedzialność za stan pociągów i sprawność wykorzystywanych pojazdów kolejowych. Tym samym strony w drodze umowy postanowiły, że to pozwana jako przewoźnik ponosi odpowiedzialność za zdarzenia wywołane stanem i sprawnością wykorzystywanych pojazdów kolejowych.

W tym stanie rzeczy Sąd uznał, że po przeprowadzeniu rozprawy co do zagadnienia wstępnego, jakim jest istnienie odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanej co do zasady, względy celowości i ekonomiki procesowej przemawiają za wydaniem wyroku wstępnego na podstawie art. 318 § 1 k.p.c. Przepis ten stanowi, że Sąd uznając roszczenie za usprawiedliwione w zasadzie może wydać wyrok wstępny tylko co do samej zasady, co do spornej zaś wysokości żądana – zarządzić bądź dalszą rozprawę, bądź jej odroczenie.

Tak też orzeczono w sentencji wyroku wstępnego.