

Sygn. akt VI GC 264/18

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 28 sierpnia 2019 r.

Sąd Okręgowy w Rzeszowie VI Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący: Sędzia Anna Harmata

Protokolant: sekr. sądowy Małgorzata Florek

po rozpoznaniu w dniu 14 sierpnia 2019 r. w Rzeszowie

na rozprawie

sprawy z powództwa: "P. (...) z ograniczoną odpowiedzialnością w W.

przeciwko: (...) Spółka Akcyjna w W.

o zapłatę

1. zasądza od pozwanego (...) Spółka Akcyjna w W. na rzecz powoda "P. (...) z ograniczoną odpowiedzialnością w W. kwotę 141.967,50 zł (sto czterdzieści jeden tysięcy dziewięćset sześćdziesiąt siedem złotych 50/100) z ustawowymi odsetkami od dnia 5.08.2017r. do dnia zapłaty,
2. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 12 499,00 zł (dwanaście tysięcy czterysta dziewięćdziesiąt dziewięć złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

sygn. akt VI GC 264/18

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 28 sierpnia 2019r.

Pozwem wniesionym w sprawie powód (...) Spółka z o.o. w W. wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) SA w W. kwoty 141 967, 50 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 5 sierpnia 2017r. do dnia zapłaty i kosztami postępowania.

W uzasadnieniu powód wskazał, że między stronami bezsporny jest fakt, iż dniu 13.12.2016r. na stacji T. doszło do wypadku kolejowego i uszkodzenia autobusu szynowego powoda. Specjalny zespół powypadkowy dokonał ostatecznego ustalenia okoliczności i przyczyn ww. wypadku kolejowego. Zespół powypadkowy ustalił także, iż powód przesłał pozwanemu notę obciążeniową obejmującą poniesione przez niego koszty. Powód wystawił i przesłał notę, wzywał pozwanego do zapłaty, bezskutecznie.

W odpowiedzi na pozew pozwany (...) S.A. wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie kosztów procesu według norm przepisanych, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu powyższego wskazał, że w dniu 13 grudnia 2016r o godz 18:47 w km. 253,300 pociąg nr (...) relacji R. - L. zestawiony z SA (...) nr (...) - 5 wjechał w oberwany element podwieszenia sieci trakcyjnej (ukośnik). Przyczyną zerwania elementu było pęknięcie izolatora ukośnika. Komisja Kolejowa ustaliła, że przyczyną powstania szkody było wjechanie pociągu nr (...) zestawionego z (...)w oberwany element podwieszenia sieci trakcyjnej. W marcu 2016r została wykonana przez pracowników pozwanego kontrola okresowa stanu sieci trakcyjnej na st. T. na okoliczność

której, w dniu 24 marca 2016r spisano protokół nr (...). Ponadto zlecono Politechnice L. w L. przeprowadzenie badań parametrów technicznych izolatorów trakcyjnych, których okres eksploatacji wynosił ponad 20 lat. Przeprowadzono badanie trzech sztuk izolatorów każdego typu tj. 7010 - izolator ukośnika, 7020 - izolator odciągu oraz 7150 - izolator ciągnowy. Zgodnie z treścią sprawozdania z dnia 28.10.2015r - badanie odporności na zmiany temperatury, wytrzymałości mechanicznej i elektrycznej - nie stwierdzono obniżenia parametrów technicznych wskutek warunków pracy i czasu eksploatacji. Zgodnie z § 9 pkt. 7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014r w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2014r poz. 788) w umowie w szczególności określa się zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkody. W § 15 ust. 7 umowy strony postanowiły, że odpowiedzialność stron z innych przyczyn, niż zastrzeżone z tytułu kar umownych rozstrzygana jest w oparciu o przepisy kodeksu cywilnego. Nadto w § 2 ust.7 umowy strony wyraziły zgodę na stosowanie postanowień Regulaminu. Odpowiedzialność pozwanego zgodnie z orzecznictwem sądów powszechnych kształtuje się na zasadzie winy (art. 415 k.c.), a nie ryzyka (art.435 k.c.). W tej sytuacji powód powinien udowodnić: zaistnienie czynu niedozwolonego (zdarzenia szkodowego), powstanie szkody, związek przyczynowy między czynem niedozwolonym a szkodą (która jest normalnym następstwem działania lub zaniechania). Ponadto, aby działanie sprawcy skutkowało odpowiedzialnością na gruncie art. 415 k.c. musi cechować się bezprawnością i musi być zawinione. Powód w niniejszej sprawie nie udowodnił, że uszkodzenie autobusu szynowego nastąpiło z winy pozwanego. Pozwany w uzasadnieniu twierdzeń w zakresie odpowiedzialności na zasadzie winy przytoczył art. 2 ust. 1 i 2 , art. 15 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 września 2000r o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „ P.” (Dz.U.00.84.948 ze zm) oraz art.5 ust.1 ustawy z dnia 28 marca 2003r o transporcie kolejowym, powołując się na również na orzecznictwo szczegółowe zacytowane w odpowiedzi na pozew.

W ustosunkowaniu się do powyższego powód podtrzymał swoje stanowisko podnosząc , iż niespornym jest stan faktyczny tj. iż w dniu 13.12.2016 r. na stacji T. doszło do wypadku kolejowego i uszkodzenia autobusu szynowego powoda. Specjalny zespół powypadkowy dokonał ostatecznego ustalenia okoliczności i przyczyn ww. wypadku kolejowego. Zespół powypadkowy ustalił także jednogłośnie przyczyny wypadku i podmiot odpowiedzialny za poniesione przez powoda koszty. Zespół powypadkowy powołany został przez pozwanego i pozwany wyznaczył też przewodniczącego zespołu; ustalenia zespołu mają też moc wiążącą dla stron. Nie jest trafny także pogląd pozwanego, iż może on odpowiadać tylko na zasadzie winy, powód w tym zakresie powołał szczegółowo w piśmie wskazanie orzecznictwo.

Sąd ustalił co następuje :

W dniu 9 grudnia 2016r. strony niniejszego sporu zawarły umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów (...). W par. 2 pkt 7 strony ustaliły, że przy realizacji umowy, na udostępnionej infrastrukturze kolejowej będącej w zarządzie (...) SA będą stosować postanowienia Regulaminu. W par. 5 ust. 1 strony przyjęły do stosowania obowiązki i uprawnienia określone w par. 32 Regulaminu (w tym iż zarządca ponosi odpowiedzialność za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępniane w ramach umowy). W par. 5 ust. 6 strony ustaliły, iż zarządca po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia (poważnego wypadku , wypadku , incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej , w wyniku których powstały straty po stronie Zarządcy lub Przewoźnika , powołuje zespół do ustalenia ich wysokości i odpowiedzialności za nie. Ustalenia zespołu są wiążące dla zarządcy i Przewoźnika pod warunkiem umożliwienia uczestnictwa w nim przedstawicieli zarządcy. W Par. 15 ust. 1 strony zobowiązały się do wykonywania z należytą starannością zobowiązań wynikających z umowy , w ust. 7 postanowiły, iż odpowiedzialność stron z innych przyczyn , niż zastrzeżona z tytułu kar umownych rozstrzygana będzie w oparciu o przepisu kodeksu cywilnego.

W Regulaminie , który strony zobowiązały się stosować w par. 2 pkt 7 i par. 5 ust. 1 umowy określono w par. 32 ust. 1 pkt 2, że (...) ponoszą odpowiedzialność za stan i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach umowy. Określono również postępowanie w razie zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w transporcie kolejowym , w którym przewidziano w par. 36 pkt 5, 6, że po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej powodujących straty jednej ze stron Umowy dyrektor zakładu linii kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej,

powołuje zespół dla ustalenia powstałych strat i odpowiedzialności za nie, ustalenia zespołu, o którym mowa w ust. 5, w formie protokołu podpisanego przez wszystkich członków zespołu są wiążące dla wszystkich stron postępowania. W przypadku niemożności uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej. Roszczeń z tytułu zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, o których mowa w ust. 1, niezawinionych przez (...), zainteresowane podmioty dochodzą we własnym zakresie.

W dniu 13 grudnia 2016r o godz 18:47 w km. 253,300 pociąg nr (...) relacji R. - L. zestawiony z SA (...) nr (...) - 5 wjechał w oberwany element podwieszenia sieci trakcyjnej (ukośnik).

Przyczyną obniżenia się tego elementu było pęknięcie izolatora trakcyjnego ukośnika, co spowodowało odłączenie ukośnika od konstrukcji wsporczej sieci trakcyjnej i w konsekwencji zwis ukośnika, a dalej uderzenie ukośnika o dach zespołu spalinowego (pociągu) i uszkodzenie reflektora górnego oraz obudowy urządzeń zainstalowanych na dachu, a z uwagi na fakt, że ukośnik sieci trakcyjnej był pod napięciem 3000V wypalenie dachu w metalowym poszyciu dachu pojazdu. Maszynista prowadzący pociąg nr 32 604 mógł nie zauważyć obniżenia sieci trakcyjnej, gdyż zdarzenie miało miejsce w porze nocnej. Jego praca była prawidłowa. Przyczyny pęknięcia izolatora trakcyjnego podtrzymującego ukośnik wysięgnika nie można ustalić z uwagi na brak możliwości jego oględzin, nie został on zachowany przez pozwanego.

Powyższy przebieg zdarzenia i przyczynę wskazaną jako pęknięcie izolatora ukośnika potwierdziła w dniu 24 stycznia 2017r. Komisja w sporządzonym na tę okoliczność protokole ustaleń końcowych.

W dniu 9.02.2017r. odbyło się spotkanie zespołu powołanego zgodnie z par. 36 instrukcji Ir-8 przez Dyrektora Zakładu (...) w L. w celu ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności spowodowanej w/w zdarzeniem. Potwierdzono przebieg zdarzenia, przyczynę, a straty oszacowano na kwotę ok. 164 000 zł. Na spotkaniu ustalono, iż powód (P. (...) sp z o.o.) prześle notę obciążeniową wraz z dokumentacją księgową potwierdzającą poniesione koszty spowodowane w/w incydentem, z uwagi na koszty przekraczające kompetencje Dyrektora IŻ wypłata odszkodowania nastąpi wyłącznie po uprzednim uzyskaniu zgody Zarządu (...) SA.

W dniu 29.06.2017r. P. (...) sp z o.o. zostały obciążone przez wykonującego naprawę (...) SA w B.. kwotą 141 967, 50 zł netto (plus VAT) z tytułu naprawy autobusu szynowego uszkodzonego w dniu 13.12.2016r.

W dniu 17.07.2017r. P. (...) sp z o.o. obciążyły w/w kwotą (...) SA, wyznaczając w wystawionej na tę okoliczność nocie obciążeniowej nr PREFb – (...) – 14 dniowy termin do zapłaty. Termin upłynął bezskutecznie.

W dniu 30.08.2017r., 8.11.2017r., 22.01.2018r. powód wystosował w powyższym zakresie wezwanie do zapłaty – przypomnienie. Również bez skutku.

Utrzymanie sieci trakcyjnej było zgodne z zaleceniami obowiązującej Instrukcji utrzymania sieci trakcyjnej I. – 2 i w tym kontekście prawidłowe, usterka pęknięcia izolatora ukośnika była zdarzeniem losowym. W dniu 24.03.2016r. została przeprowadzona kontrola roczna stanu technicznego urządzeń, z której to również sporządzono protokół w którym potwierdzono stan techniczny urządzeń jako dobry lub dostateczny. W dniach 31.05.2016, 3.07.2016r, 26.09.2016r., 19.11.2016r. wykonywane były oględziny sieci trakcyjnej następnie wpisywane do książki oględzin sieci trakcyjnej. Pozwany na skutek wystąpienia pokontrolnego Urzędu Transportu Kolejowego w roku 2015 przekazał Politechnice L. do badania partię po trzy sztuki każdego typu izolatorów trakcyjnych ceramicznych i kompozytowych. Badanie zostało przeprowadzone zgodnie z dokumentem normatywnym (...) (...), w trakcie badań stwierdzono, że typy izolatorów trakcyjnych przekazanych do badań nadają się do dalszej eksploatacji mimo ponad 25 letniego okresu pracy. Budowę sieci trakcyjnej w stacji T. ukończono w roku 1989, izolatory trakcyjne zabudowane w sieci trakcyjnej, w chwili przedmiotowego zdarzenia nie przekraczały 30 lat przydatności do eksploatacji.

Pomimo tych kontroli doszło do pęknięcia izolatora, co się zdarza, jeżeli chodzi o tego typu urządzenia. Izolator ten pękł po przejeździe poprzedniego taboru (pociągu), co spowodowało obniżenie sieci trakcyjnej, gdyby bowiem pękł wcześniej to prowadzący poprzedni tabor, by obniżenie to zauważył, bądź pojazd ten uległ by uszkodzeniu. Pracownicy

pozwanego nie naprawili obniżenia tej sieci trakcyjnej ponieważ nikt z pracowników pozwanego , ani też innych osób tego obniżenia nie zauważył. Teren ten bowiem nie jest monitorowany. Pracownicy pozwanego robiąc obchód przeprowadzają obserwacje również sieci trakcyjnej , przedmiotowe pęknięcie miało jednak miejsce po zmierzchu , a o tej porze pracownicy pozwanego już nie odbywają w/w obchodów bo nie pracują. Gdyby obchód ten odbył po zmierzchu obniżenie sieci trakcyjnej byłoby widoczne , wyrwanie ukośnika jest bowiem widoczne idąc w nocy , tym bardziej , iż miejsce to znajdowało się w tle światła stacji. Jednak na stacji T. położonej obok zwrotnicy pracuje jedynie w porze dziennej w godz. od 7 do 15 , a to on ma za zadanie dokonywać oględzin rozjazdu na stacji T. - N., gdzie miało miejsce przedmiotowe zdarzenie. Gdyby więc pęknięcie izolatora miało miejsce w tym czasie mogły uszkodzenie to zauważyć. Wtedy miałby obowiązek powiadomić dyżurnego ruchu stacji T., dyżurny ruchu miałby obowiązek zamknąć tor dla ruchu pociągów, powiadomić dyspozytora zakładowego, a ten powiadomić dyspozytora (...), a wówczas żaden pociąg nie mógłby tą trasą przejechać. O godz. 18.47 nie było już zwrotniczego i w związku z tym obserwacja, oględziny rozjazdów nie były wykonywane. Gdyby zwrotniczy o tej porze pełnił pracę to uruchomiona zostałaby omówiona procedura i pociąg by nie przejechał, a w konsekwencji nie doszło by do jego uszkodzenia. To w jakich godzinach zwrotniczy pracuje należy do decyzji (...) SA. Jadący maszynista nie był w stanie zahamować pojazdu, zachował się poprawnie , zważywszy na czas zatrzymania i przejechaną drogę.

Powyższy stan faktyczny właściwie pozostawał pomiędzy stronami bezsporny, znajdując również odzwierciedlenie w zgromadzonym w sprawie materiale dowodowym, a to: źródłach osobowych – zeznaniach świadków K. G. W. K. k. 150152v. oraz dowodach pisemnych - protokół ustaleń końcowych z dnia 24.01.2017r. k. 16 – 19 , protokół ze spotkania z dnia 9.02.2017r. k. 20 – 21, faktura k. 22, nota obciążeniowa k. 23, wezwanie do zapłaty k. 24, 25, 26, protokół z kontroli rocznej k. 67- 68 , sprawozdanie Politechniki L. z badania izolatorów k. 57- 60 z protokołem k. 61, 62, pismo z dnia 2.11.2015r. k. 63 – 64 , książka oględzin k. 65 – 66, umowa z dnia 9.12.2016 wraz z regulaminem k. 69-103. Sąd ustalenia oparł również na opinii biegłego. Dowody te tworzyły spójną i logiczną całość , świadkowie na rozprawie zeznawali spontanicznie , zbieżnie, opinia biegłego została sporządzona w sposób fachowy , nie zawierając sprzeczności , ani błędów logicznych. Tym samym powołany wyżej materiał dowodowy Sąd uznał za wiarygodny.

Sąd zważył co następuje :

Przedmiotem żądania zgłoszonego w niniejszej sprawie jest kwota 141 967,50 zł tytułem odszkodowania, którego dochodzi (...) sp. z o.o. w W. w stosunku do (...) SA w W.. Odszkodowanie to według powoda jest należnym wobec szkody jaką poniósł w związku z uszkodzeniem pociągu, który w dniu 13.12.2016r. o godz. 18.47 wjechał w obniżoną sieć trakcyjną na stacji T..

Pozwany wnosząc o oddalenie powództwa zakwestionował swoją odpowiedzialność wskazując, iż kształtuje się ona na zasadzie winy i w związku z powyższym powód jest obowiązany do wykazania zaistnienia czynu niedozwolonego (zdarzenia szkodowego), powstania szkody oraz związku przyczynowego pomiędzy czynem niedozwolonym, a szkodą. Ponadto działanie sprawcy jako odpowiadającego na gruncie art. 415 musi cechować się bezprawnością i musi być zawinione. Pozwany zaprzeczył swojej odpowiedzialności jako ukształtowanej na zasadzie art. 435 kc.

W ustosunkowaniu się do powyższego powód pogląd co do odpowiedzialności na zasadzie winy ocenił jako nietrafny, wskazując , iż pozwany odpowiada na zasadzie ryzyka.

W niniejszej sprawie właściwie niespornym był przebieg zdarzenia podczas którego nastąpiła szkoda. Szkoda ta bowiem nastąpiła w związku z wjazdem pociągu w obniżoną sieć trakcyjną i zwisający ukośnik sieci trakcyjnej, przyczyną zaś obniżenia było pęknięcie izolatora ukośnika, co spowodowało odłączenie ukośnika od konstrukcji wsporczej sieci trakcyjnej i w konsekwencji zwis ukośnika. Postępowanie dowodowe nie dało natomiast odpowiedzi na pytanie jaka była przyczyna pęknięcia- uszkodzenia izolatora trakcyjnego ukośnika wysięgnika. Za właściwy stan infrastruktury odpowiadała strona pozwana, niniejsze wynikało z umowy. W umowie strony ustaliły również sposób postępowania w sprawie zdarzenia w wyniku których powstały straty po stronie zarządcy lub przewoźnika (powołanie zespołu do ustalenia wysokości i odpowiedzialności za nie), strony uzgodniły również w umowie, iż ustalenia zespołu są wiążące dla zarządcy i przewoźnika.

Procedura ta została przeprowadzona, po zdarzeniu w dniu 24.01.2017 został sporządzony protokół ustaleń końcowych w którym to określono przebieg zdarzenia i przyczynę, bezpośrednią i pierwotną (pkt. 3.3. protokołu przyczyna bezpośrednia wjechanie pociągu w oberwany element podwieszenia sieci trakcyjnej (ukośnik), przyczyna pierwotna pęknięcie izolatora ukośnika), natomiast po dokonaniu tych ustaleń został powołany zespół w celu ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności spowodowanej przedmiotowym incydem, który to nie wniósł zastrzeżeń do przyczyny sformułowanej przez komisję badającą incydent, ustalił, że straty szacunkowe w związku ze zdarzeniem wynoszą ok. 164 000 zł oraz iż (...) Sp. z o.o. prześlą notą obciążeniową wraz z dokumentacją księgową potwierdzającą poniesione koszty spowodowane incydem.

Wprawdzie jednocześnie w protokole tym strony zaznaczyły, że z uwagi na koszty przekraczające kompetencje dyrektora wypłata odszkodowania przez pozwanego nastąpi wyłącznie po uprzednim uzyskaniu zgody zarządu, jednak brak w przedstawionej dokumentacji w postaci umowy i regulaminu podstaw dla niniejszego.

Pozwany wystawił notę obciążeniową na kwotę 141 967,50 zł znajdującą odzwierciedlenie w kosztach naprawy jakie sam poniósł, stosownie do obciążenia fv nr (...) z dnia 29.06.2017 wystawionej przez (...) SA.

W ocenie Sądu brak podstaw dla przyjęcia stanowiska pozwanego, na którym właściwie buduje on żądanie oddalenia powództwa, a to, iż jego odpowiedzialność w rozpatrywanej sprawie jest odpowiedzialnością na zasadzie winy, a nie ryzyka. Sąd rozstrzygając niniejszą sprawę podzieliła stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w wyroku z dnia 31.05.2017r. V CSK 511/16 zgodnie z którym Sąd Najwyższy przyjął, iż pozwany (...) SA (a więc podmiot tożsamy jak w niniejszej sprawie pozwany) jest podmiotem, który prowadzi na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody i ponosi opartą na zasadzie ryzyka odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez to przedsiębiorstwo. Jak wskazał Sąd ten ocena zasadności wskazanego zarzutu, wymaga analizy zakresu, rodzaju i charakteru zadań pozwanego (...) S.A. określonych w przepisach prawa, a następnie odniesienia wynikających stąd wniosków do przesłanek odpowiedzialności przewidzianej w art. 435 § 1 k.c. Zgodnie z art. 15 ust. 1- 4b ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "P." utworzona została spółka akcyjna do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działającą pod firmą (...) Spółka Akcyjna, która wstąpiła w prawa i obowiązki (...) SA w zakresie zarządzania liniami kolejowymi; spółka zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą kolejową, określoną w przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z wyłączeniem budynków i budowli przeznaczonych do obsługi przewozu osób i rzeczy wraz z zajętych pod nie gruntami, przy czym wyłączenie to nie obejmuje budowli położonych na gruntach wchodzących w skład linii kolejowych. Stosownie do art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2008 r. o transporcie kolejowym do zadań zarządcy infrastruktury należy: zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające na nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej, nadawaniu drodze kolejowej statusu bocznicy kolejowej, znoszeniu statusu linii kolejowej i bocznicy kolejowej, określaniu elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną, udostępnianiu dróg kolejowych, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat, prowadzeniu ruchu kolejowego, utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów, zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej, budowa, rozwój i modernizacja sieci kolejowej. Przedstawione zadania, nałożone przepisami ustaw na pozwanego (...) SA, mają szeroki i zróżnicowany charakter, jednak wyróżniają się te, które dotyczą prowadzenia ruchu kolejowego, zapewnienia bezpiecznego ruchu kolejowego poprzez nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów oraz budową, rozwojem i modernizacją sieci kolejowej. Zadania te stanowią zasadniczy przedmiot działalności przedsiębiorstwa pozwanego i uzasadnienie jego istnienia. Zadania te aktualnie mogą być realizowane tylko przy pomocy nośników energii, w szczególności elektryczności i paliw płynnych (dotyczy to np. trakcji elektrycznej czy zaawansowanych technologicznie urządzeń sterowania ruchem kolejowym). Dla możliwości zastosowania art. 435 k.c. konieczne jest wyjaśnienie, czy globalny cel pracy przedsiębiorstwa uzależniony jest od użycia sił przyrody oraz czy korzystanie z tych sił stanowi *conditio sine qua non* istnienia przedsiębiorstwa w tym sensie, że cała jego struktura, system organizacji pracy dostosowany jest do sił przyrody, jakimi się ono posługuje.

Szybki rozwój techniki zmusza do stałej weryfikacji poglądów w tym zakresie. Niezbędne jest bezustanne dokonywanie przez orzecznictwo i doktrynę swoistej aktualizacji przedsiębiorstw objętych zakresem art. 435 k.c. Obecnie zalicza się do nich m.in. wszelkiego typu przedsiębiorstwa komunikacyjne. Uznanie przedsiębiorstwa wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody wymaga uwzględnienia znaczenia określonych technologii w działalności przedsiębiorstwa oraz oceny, czy możliwe byłoby osiągnięcie zakładanych celów produkcyjnych bez użycia sił przyrody (por. uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 8 grudnia 2005 r., I UK 97/05, OSNP 2006, nr 21-22, poz. 336). Użyta siła przyrody powinna stanowić siłę napędową przedsiębiorstwa jako całości, tak by jego istnienie i praca uzależniona była od wykorzystania siły przyrody, bez użycia których nie osiągnęłoby celu, do którego zostało utworzone; ruch takiego przedsiębiorstwa wiąże się ze znacznym stopniem ryzyka wyrządzenia szkód osobom trzecim, a użycie sił przyrody odbywa się przy wykorzystaniu urządzeń technicznych o znacznym stopniu komplikacji technicznej i ma charakter powszechny (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 1962 r., I CR 460/62, OSPiKA 1964, nr. 4, poz. 88, uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 10 października 2008 r., II CSK 232/08, OSN-ZD z 2010 r., nr A, poz. 1). Nawiązuje do tego istotne dla niniejszej sprawy stanowisko, według którego także przedsiębiorstwo obsługujące starty i lądowania przewoźników lotniczych odpowiada definicji przedsiębiorstwa poruszanego siłami przyrody w rozumieniu art. 435 k.c. ponieważ jego struktura, jak i system organizacji i wykonywania zadań, są dostosowane do sił przyrody i zależne od nich (por. uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 2012 r., I CSK 509/11, OSNC z 2013 r. Nr 2, poz. 26).

Jak wskazał Sąd Najwyższy w cytowanym orzeczeniu z dnia 31 maja 2017r. (V CKN 511/2107) pozwany (...) S.A. jest przedsiębiorstwem wprawianym w ruch za pomocą sił przyrody, o którym stanowi art. 435 § 1 k.c. Przemawiają za tym przytoczone wyżej uregulowania prawne, określające przedmiot i zadania realizowane przez pozwanego oraz szczególny charakter jego działalności, który wymaga zaangażowania sił przyrody. Pozbawienie pozwanego możliwości korzystania z tych sił doprowadziłoby do zaprzestania jego funkcjonowania na rozległym obszarze, ponieważ realizuje on swe zadania w całym kraju. Skala prowadzonej przez pozwanego działalności, zakres korzystania z energii elektrycznej i paliw płynnych, zaawansowana i skomplikowana automatyzacja urządzeń oraz znaczny stopień ryzyka wyrządzenia szkody osobom trzecim uzasadniają zaliczenie go do przedsiębiorstw objętych hipotezą art. 435 k.c. Argumentem przemawiającym za tym jest także przedstawione stanowisko judykatury, które analogicznie traktuje zarządców infrastruktury innych gałęzi transportu, w tym lotniczego i morskiego.

Zawarte w skardze kasacyjnej wywody dotyczące szerokiego katalogu zadań ustawowych składających się na przedmiot działalności pozwanego, do których zalicza się np. zadania wykonywane przez (...) Ochrony (...), nie podważają przedstawionego poglądu. Nie negując rangi tych zadań stwierdzić należy, iż nie decydują one o istocie funkcjonowania przedsiębiorstwa pozwanego, którą stanowi obsługa ruchu kolejowego we wszystkich jego aspektach i to ona świadczy o jego szczególnym charakterze. Przesłankami odpowiedzialności na podstawie art. 435 § 1 k.c. są: zdarzenie sprawcze w postaci ruchu przedsiębiorstwa, wystąpienie szkody oraz zaistnienie związku przyczynowego pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa a szkodą.

W niniejszej sprawie pozwany poza podważaniem swojego statusu w kontekście powołanego przepisu art. 435 kc , nie kwestionował pozostałych przesłanek odpowiedzialności oraz nie wykazał przewidzianych w nim przyczyn egzoneracyjnych.

Stosownie więc do treści art. 435 kc prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność za szkodę na mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba, że szkoda nastąpiła w skutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej za która nie ponosi odpowiedzialności.

Brak podstaw dla przyjęcia w niniejszej sprawie, a w każdym razie pozwany na którym w tej mierzy spoczywał ciężar dowodu (art. 6 kc) nie wykazał , iż szkoda nastąpiła w skutek siły wyższej lub wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej. Przyczyną pierwotną powstania szkody było bowiem pęknięcie izolatora ukośnika, a powodu pęknięcia nie ustalono. Tym samym więc pozwany nie zwolnił się z odpowiedzialności, nie wykazując okoliczności ekskulpacyjnych. Wręcz przeciwnie jak wynikało z zeznań słuchanych świadków pozwany odpowiedzialny za stan

sieci trakcyjnej winien był jej właściwego dozoru. Bezpośredniej przyczyny tego incydentu, a więc wjazdu pociągu w oberwany element podwieszenia sieci (ukośnik) można było uniknąć, skoro oberwanie tego elementu było widoczne przy prawidłowej i stałej obserwacji, a więc właściwej organizacji w tym zakresie przez pozwanego. Podkreślić bowiem należy, iż obniżenie sieci trakcyjnej nie zostało naprawione ponieważ nie zostało zauważone, a odcinek ten nie jest monitorowany. Nie zostało zauważone ponieważ pracownicy pozwanego na obchód celem obserwacji chodzą jedynie w dzień, a ściślej do godz. 15.00 a zdarzenie to miało miejsce po godz. 15.00 w porze wieczornej. Na stacji T. bowiem zwrotniczy pracuje jedynie od 7.00 do 15.00 a to on ma obowiązek dokonywać oględzin rozjazdu na stacji T. N.. Gdyby więc zdarzenie to zostało zauważone w porę, to zwrotniczy miałby obowiązek powiadomić dyżurnego ruchu stacji T., a dyżurny ruchu miałby obowiązek zamknąć tor dla ruchu pociągu, powiadomić dyspozytora zakładowego, który powiadomiłby dyspozytora (...), a tym samym żaden pociąg nie mógłby tą trasą przejechać. Ponieważ po godz. 15.00 w pracy nie było już zwrotniczego w związku z tym w tym czasie nie były już wykonywane już oględziny rozjazdów, a wobec powyższego powyższa procedura nie została uruchomiona. Właściwy sposób bieżącej obserwacji (przez czynnik ludzki bądź monitoring) od godz. 15.00 po południu do 7.00 rano umożliwiłby wykrycie uszkodzenia, a tym samym, wszczęcie procedury wstrzymania ruchu pojazdu, co pozwoliłoby na uniknięcie uszkodzenia pociągu.

Zważywszy na powyższe Sąd uznał, iż pozwany ponosi odpowiedzialność za szkodę którą poniósł powód w związku z incydem z dnia 13.12.2016 co spowodowało orzeczenie jak w sentencji w pkt 1.

O kosztach postępowania orzeczono na zasadzie art. 98 kpc stosownie do wyniku sprawy i złożyły się na nie koszt opłaty sądowej od pozwu 7 099 zł i koszty zastępstwa procesowego naliczony na zasadzie par. 2 pkt 6 Rozporządzenie MS z dnia 22.10.15 w sprawie opłat za czynności radców prawnych.

ZARZĄDZENIE

1. (...)

2. kal:(...)