

## UZASADNIENIE

W pozwie z dnia 23 maja 2017 roku (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. Zakład (...) w O. wniósł o zasądzenie od pozwanych (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w G. i (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 3.962.671,85 złotych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 7 września 2016 roku do dnia zapłaty z tym zastrzeżeniem, że spełnienie świadczenia przez jednego z pozwanych zwalnia pozostałego w zakresie spełnionej części świadczenia (in solidum) oraz o zasądzenie od pozwanych na rzecz powoda kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego w wysokości 43.200 złotych.

W uzasadnienia żądania pozwu powód wskazał, iż w dniu 7 marca 2015 roku około godziny 20.23 ze stacji K. odjechał pociąg należący do pozwanej (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością relacji G. – W.. Podczas jazdy pociągu po torze szlakowym numer 1 od stacji K. do stacji Z. na kilometrze 60.880 nastąpiło wykolejenie wózka wagonu numer (...) - 9. W takim stanie pociąg jechał do stacji Z., gdzie na głowicy rozjazdowej doszło do wykolejenia poprzedzającego wagonu i przewrócenia go na lewą stronę w kierunku jazdy pociągu oraz wykolejenia następnego wagonu, rozerwania sprzęgów powietrznych i w efekcie nagłego zatrzymania się całego składu pociągu. Komisja badająca przyczyny powyższego zdarzenia ustaliła, iż maszynista pociągu mimo jazdy na spadku terenu w kierunku jazdy oraz przy załączonych silnikach trakcyjnych nie reagował na niewłaściwe zachowanie składu pociągu – zmniejszenie się prędkości pociągu. Doprowadziło to do jazdy wykolejonym wózkiem wagonu przez 4 kilometry. Spowodowało to zniszczenie toru na tym odcinku oraz uszkodzenie trzech przejazdów kolejowo – drogowych. Komisja ustaliła również, iż pierwotną przyczyną wypadku było zastosowanie w wagonie ramy wózka typu Y25 CS, podczas, gdy w wagonie tym zastosowany powinien zostać wózek 1Xt. Ponadto przekroczono graniczny wymiar naprawczy parametru luzu na ślizgach bocznych w wagonie (...) - 9.

W związku z tym zdarzeniem doszło do uszkodzenia linii kolejowej, której zarządcą jest powód. Wobec konieczności usunięcia skutków zdarzenia, powód poniósł koszty w łącznej wysokości 3.962.671,85 złotych. Na wspomnianą kwotę składały się wydatki na materiały, robociznę oraz środki transportowe konieczne do naprawy uszkodzonego fragmentu linii kolejowej.

Wysokość kosztów usunięcia szkody i sposób jej usunięcia był związany z koniecznością szybkiego dokonania naprawy w celu uniknięcia perturbacji w prowadzeniu ruchu pociągów na linii kolejowej między stacją K. a stacją Z.. Istniała konieczność wykonania robót w szybkim czasie, aby zmniejszyć straty eksploatacyjne.

Jako podstawę odpowiedzialności pozwanego (...) spółki z o.o. powód wskazał przepis art. 435 par 1 KC. zgodnie z którym prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.

Zgodnie z treścią przepisu art. 436 par 1 KC odpowiedzialność przewidzianą w artykule poprzedzającym ponosi również samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody. Jednakże, gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny.

Wobec powyższego na podstawie powołanych przepisów odpowiedzialność ponosi pozwany ad 1.

Odpowiedzialność pozwanego (...) Spółki Akcyjnej wynika z faktu zawarcia pomiędzy pozwanym a (...) spółką z o.o. umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, której zakresem, jest objęte zdarzenie z dnia 7 marca 2015 roku. Odpowiedzialność ubezpieczyciela wynika z treści przepisu art. 822 par 1 KC.

Odpowiedzialność pozwanych jest odpowiedzialnością in solidum .

(pozew k. 3 – 18)

W dniu 31 lipca 2017 roku pozwany (...) spółka z o.o. złożył odpowiedź na pozew, wnosząc o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów postępowania w tym kosztów zastępstwa procesowego wg. norm przepisanych.

Pozwany zakwestionował wskazaną przez powoda przyczynę wykolejenia pociągu, które miało miejsce w dniu 15 marca 2015 roku, jak również ustalenia komisji kolejowej, na które powód powołuje się w pozwie. Pozwany wskazał, iż komisja ta na dzień wniesienia pozwu nie zakończyła swojej pracy. Pozwany wskazał również, iż powód formułując żądanie pozwu pominął całkowicie fatalny oraz niezgodny z prawem stan infrastruktury kolejowej, którą zarządza powód w miejscu zdarzenia, która stanowiła bądź to wyłączną przyczynę wykolejenia, bądź, co najmniej przyczyniła się w znacznym stopniu do wykolejenia pociągu pozwanego ad1. Pozwany zakwestionował również zarzucony w pozwie rzekomy błąd maszynisty pozwanego, który miał polegać na niereagowaniu maszynisty na niewłaściwe zachowanie się pociągu – zmniejszenie prędkości pociągu. Pozwany zakwestionował również wysokość szkody poniesionej przez powoda. Wskazał, iż twierdzenia powoda mają charakter wybiórczy, korzystny wyłącznie dla powoda i jako takie nie powinny być uznane za miarodajne dla rozstrzygnięcia sprawy.

Pozwany wskazał również, iż jego zdaniem nie może on ponosić odpowiedzialności za skutki zdarzenia z dnia 7 marca 2015 roku albowiem, w przypadku nie uznania, iż wyłącznie winnym zdarzenia jest sam powód, wyłącznie winnym zdarzenia jest osoba trzecia tj. spółka (...), która jako dysponent wagonu – cysterny numer (...) - 9 jest podmiotem odpowiedzialnym za stan techniczny wagonu, w tym wszystkie modyfikacje jak również za zgodne z prawem przeprowadzenie rewizji w okresie jego eksploatacji.

Reasumując pozwany ad 1 wskazał, iż jego odpowiedzialność powinna zostać całkowicie wyłączona ze względu na winę zarówno poszkodowanego jak i osoby trzeciej, bądź też jego odpowiedzialność, stosownie do treści przepisu art. 362 KC powinna ulec odpowiedniemu zmniejszeniu, proporcjonalnie do zakresu przyczynienia się powoda oraz spółki (...) spółka z o.o. do powstania szkody a zwłaszcza stopnia winy tych podmiotów.

Pozwany wskazał, iż pomiędzy nim a (...) spółka z o.o. zawarta została umowa dzierżawy przedmiotowego wagonu. Zgodnie z tą umową (...), jako dysponent wagonu ponosi odpowiedzialność względem pozwanego za sprawność techniczną przedmiotowego wagonu jak i za wykonywanie wymaganych prawem rewizji.

( odpowiedź na pozew pozwanego ad 1 (...) spółki z o.o. K. 789 - 810)

W dniu 3 sierpnia 2017 roku odpowiedź na pozew złożył pozwany (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W., wnosząc o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów postępowania w sprawie, w tym kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych.

Ponadto pozwany wniósł o zawiadomienie o toczącym się postępowaniu na podstawie art. 84 par 1 i 2 kpc. spółki (...) spółka z o.o. w W. i wezwanie ww. podmiotu do wzięcia udziału w sprawie.

Pozwany przyznał, iż w dacie przedmiotowego zdarzenia łączyła go zawarta z LOTOS KOLEJ umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Pozwany wskazał, iż zgodnie z zapisami ogólnych warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla klienta korporacyjnego potwierdzonych polisą numer (...) udzielił ochrony ubezpieczeniowej ubezpieczonemu, gdy w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą, bądź posiadaniem mienia jest on zobowiązany do naprawienia szkody wyrządzonej osobie trzeciej. (...) udziela ochrony w granicach odpowiedzialności ubezpieczonego określonej przepisami prawa polskiego.

W uzasadnieniu zajętego stanowiska pozwany wskazał, iż do szkody doszło z winy osoby trzeciej - (...) spółki z o.o. w W., będącej dysponentem pojazdu kolejowego w myśl przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym.

Pozwany wskazał, iż zgodnie z ustaleniami poczynionymi w postępowaniu likwidacyjnym pierwotną przyczyną szkody był fakt zastosowania w wykolejonym wagonie ramy wózka typu Y 25Cs, podczas gdy wymagania (...) określają typ wózka, jako 1 Xt oraz przekroczony graniczny wymiar naprawczy parametru luzu na ślizgach bocznych w wagonie.

Nadto pozwany wskazał, iż powód przyczynił się do powstania wypadku, co najmniej w 50 %. Jak bowiem wynika z ustaleń poczynionych w trakcie postępowania likwidacyjnego opisanego w raporcie z dnia 6 marca 2017 roku, sporządzonego przez firmę (...) spółka z o.o. w W., infrastruktura kolejowa w miejscu wypadku w dniu 7 marca 2015 roku znajdowała się w stanie krytycznym.

Pozwany zakwestionował również dochodzone roszczenie, co do wysokości, wnosząc o przeprowadzenie na tę okoliczność dowodu z opinii biegłego oraz na okoliczność stanu technicznego torowiska na odcinku, na którym doszło do wypadku.

Pozwany wskazał również, iż zawarta pomiędzy nim a LOTOS KOLEJ umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewiduje franszyzę redukcyjną w wysokości 50. 000 złotych za każdą szkodę.

(odpowiedź na pozew k. 1038 – 1041)

W dniu 20 lutego 2018 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zgłosiła w sprawie interwencję uboczną po stronie pozwanej, wnosząc o dopuszczenie jej do udziału w sprawie w charakterze interwenienta ubocznego, oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powoda na rzecz interwenienta ubocznego kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu zajętego stanowiska interwenient uboczny wskazał, iż jego wstąpienie do sprawy uzasadnione jest istnieniem stosunku prawnego pomiędzy nim a pozwaną ad 1, na podstawie którego (...), jako właściciel wykolejonego wagonu kolejowego może ponosić, w przypadku spełnienia ustawowych przesłanek ku temu, odpowiedzialność wobec strony pozwanej ad 1 i 2.

Kolejno interwenient wskazał, iż oceny okoliczności faktycznych sprawy nie można dokonywać wyłącznie opierając się na ustaleniach Komisji badającej przyczyny wypadku. Ustalenia te obarczone są poważnymi wadami i błędami merytorycznymi. Ustalenia te nie stanowią ustaleń Komisji, lecz wyłącznie jej przedstawicieli z ramienia strony powodowej a sposób procedowania Komisji był niezgodny z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym. Okoliczność ta całkowicie dyskwalifikuje końcowe ustalenia protokołu sporządzonego przez Komisję.

Wskazał również, iż jako przyczynę zdarzenia nie można przyjmować wskazanej przez powoda okoliczności zastosowania w wagonie ramy wózka typu Y25 Cs , podczas gdy wymagania (...) określają typ wózka jako 1 Xt.

Wskazał, iż wagony typu RT 500 produkowane były w dwóch odmianach. Do roku 1978 wagony te wyposażane były w wózki, których polskim odpowiednikiem są wózki typu 1Xt. Po 1978 roku natomiast w wózki (...). Zarówno dla pierwszego jak i dla drugiego z nich luzu na ślizgach bocznych, na które wskazuje powód, jako przyczynę zdarzenia, były takie same.

Ponadto interwenient wskazał, iż w Ekspertyzie będącej podstawą pracy Komisji, jak również w samym protokole Komisji, nie dokonano należytej analizy wpływu stanu nawierzchni kolejowej na wykolejenie wagonu. W ocenie interwenienta to właśnie fatalny stan infrastruktury kolejowej był pierwotną przyczyną wypadku z dnia 7 marca 2015 roku.

Zakwestionował również kwotę dochodzonego roszczenia, co do jej wysokości wskazując, iż koszty poniesione przez stronę powodową na usunięcie skutków zdarzenia doprowadziły tak naprawdę do pozyskania przez nią nowej, całkowicie sprawnej infrastruktury kolejowej, a więc nie takiej, jaką posiadała w momencie zdarzenia.

Wskazał również, iż kwota ewentualnie należnego stronie powodowej odszkodowania powinna ulec obniżeniu na podstawie art. 362 KC stosownie do stopnia winy strony powodowej.

( interwencja uboczna k. 1155 – 1179)

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Dnia 7 marca 2015 roku o godz. 20. 23 z stacji K. odjechał pociąg przewoźnika kolejowego (...) spółki z o.o. relacji G. – W. prowadzony lokomotywą elektryczną, prowadzony przez maszynistę R. T. z (...) spółka z o.o. Pociąg składał się z 32 wagonów w stanie załadowanym i lokomotywy.

W skład pociągu wchodziły również wagony z ładunkiem klasyfikowanym, jako niebezpieczne ( olej napędowy).

Podczas jazdy pociągu po torze szlakowym numer 1 od stacji K. do stacji Z. w km. 60 880 nastąpiło wejście lewego obrzeża pierwszego zestawu kołowego pierwszego wózka wagonu numer 33-51- (...) - 988- 9 na główkę lewego toku szynowego i po przejechaniu 5 metrów w km. 60.875 nastąpiło zejście lewego i prawego koła pierwszego zestawu kołowego pierwszego wózka. W takim stanie pociąg jechał do stacji Z., gdzie na głowicy rozjazdowej doszło do wykolejenia poprzedzającego wagonu i przewrócenia go na lewą stronę w kierunku jazdy pociągu oraz wykolejenia następnego wagonu, rozerwania sprzęgów powietrznych, które spowodowało nagle zatrzymanie się całego składu pociągu. Czoło pociągu zatrzymało się w km. 56.540

( okoliczności niesporne, protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej zakładowej k. 81 – 100, zeznania świadka T. D. transkrypcja (...), świadka M. G. transkrypcja k. 1340 - 1352)

Komisja zakładowa powołana przez (...) Zakład (...) w Ostrwie (...) po dokonaniu analizy zdarzenia i zebranego materiału dowodowego stwierdziła, iż bezpośrednią przyczyną zdarzenia było niewłaściwe prowadzenie wózka wagonu w torze zaś przyczyną pierwotną było zastosowanie w wykolejonym wagonie ramy wózka typu (...), podczas gdy wymagania (...) określają typ wózka, jako 1 Xt , przekroczony graniczny wymiar naprawczy parametru luzu na ślizgach bocznych w wagonie numer (...) – 9, jako przyczyny systemowe – niespójność dokumentacji systemu zarządzania utrzymaniem (...).

Członkowie komisji zakładowej z ramienia (...) oraz Lotos Kolej odmówili podpisania sporządzonego przez komisję zakładową protokołu końcowego i zgłosili zastrzeżenia do ustaleń komisji w zakresie wskazanej przez nią przyczyny wystąpienia wypadku. Zastrzeżenia dotyczyły tego, iż komisja kolejowa nie dokonała analizy wpływu stanu nawierzchni kolejowej na wykolejenie się pociągu. Z czynności przeprowadzonych w trakcie pracy komisji kolejowej wynika, zdaniem członków komisji reprezentujących LOTOS KOLEJ i (...), iż stan techniczny nawierzchni kolejowej był niezgodny z obowiązującymi przepisami (długość wstawek, długość odcinka niejednorodnego), co miało bezpośredni wpływ na przebieg wypadku. Z zapisów kontroli stanu nawierzchni kolejowej wynika, że jego stan ulegał ciągłemu pogorszeniu, a we wskazanym odcinku nie były wykonywane żadne naprawy, co powodowało generowanie uszkodzeń nawierzchni kolejowej. Pozostawienie w toku szyn wstawek niezgodnych z przepisami oraz odcinka niejednorodnego powodowało przekroczenie parametrów dopuszczalnych toru.

Podczas prac komisji stwierdzono przekroczenia parametrów dopuszczalnych w zakresie również wysokości położenia toków szyn oraz normalnej szerokości toru. Wartość wchrowatości toru zbliża się do granicy wartości dopuszczalnej w punkcie oddalonym o 3, 6 m. od miejsca zejścia zestawu z głowki szyny. Parametry toru w obrębie miejsca wykolejenia przekraczają wartości dopuszczalne stawiane rampom przechyłowym w zakresie gradientu szerokości toru oraz prędkości podnoszenia się koła. W przypadku tym można mówić o koincydencji nierówności toru. W ocenie członków KK z ramienia (...) stan taki miał bezpośredni wpływ na wykolejenie się wagonu.

Ponadto członkowie komisji z ramienia przewoźnika kolejowego Lotos Kolej stwierdzili, iż lokomotywa prowadząca pociąg w dniu zdarzenia posiadała moc 2, 80 MW a masa pociągu wynosiła 2213 ton, lokomotywa nie była wyposażona w lusterka boczne, przejazd odbywał się w porze nocnej. Maszynista nie był w stanie stwierdzić przy tak małym spadku prędkości, że prowadzi pociąg, w którego składzie ( w końcowej części, jako 25 na 33 pojazdy kolejowe w składzie) znajduje się wagon wykolejony jednym wózkiem.

( protokół komisji k. 100, zastrzeżenia k. 112 – 121, k. 1076 – k. 1085 odwrót, zastrzeżenia k. 1086 – 1091, zeznania świadka T. D. transkrypcja (...), świadka M. G. transkrypcja k. 1340 – 1352, świadka S. R. transkrypcja k. 1353-)

Pomimo wykolejenia wagonu maszynista prowadzący pociąg nie dostrzegł tego faktu. Nie było spadku prędkości pociągu ani szarpnięć, pociąg toczył się bez żadnych wahań z prędkością około 40 km./h Dopiero w momencie wjazdu na stację Z. maszynista prowadzący pociąg zauważył lekki spadek ciśnienia powietrza w przewodzie głównym na manometrze przewodu głównego. Po tym sygnale maszynista użył ekranu głównego maszynisty i piasecznic, aby sprawdzić, co się dzieje. Zatrzymał pociąg i wówczas dopiero po opuszczeniu lokomotywy i udaniu się wzdłuż składu pociągu maszynista zauważył wykolejone wagony. W tym samym mniej więcej czasie był informowany przez dyżurnego ruchu, „ że coś w składzie iskrzy „

Wykolejenie pociągu zostało zgłoszone odpowiednim służbom i zostały podjęte odpowiednie czynności.

( zeznania świadka R. T. – transkrypcja k. 1303 – 1314)

W wyniku zdarzenia uszkodzeniu uległa infrastruktura kolejowa, podkłady betonowe, punktowe uszkodzenia szyn na długości 4 km.

Uszkodzeniu uległy również 4 wagony kolejowe stanowiące własność (...)

(okoliczności niesporne)

W dniu 8 marca 2015 roku (...) S. A. skierowała do Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zawiadomienie o wypadku z dnia 7 marca 2017 roku.

(zawiadomienie o wypadku k. 190)

Szkoda z tytułu uszkodzenia infrastruktury kolejowej została zgłoszona przez (...) S. A. do (...) S. A. z tytułu łączącej (...) spółkę z o.o. z ubezpieczycielem umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla klienta korporacyjnego.

(okoliczność niesporna)

W piśmie z dnia 7 września 2016 roku stanowiącym odpowiedź na skierowane do (...) spółki z o.o. przez (...) S. A. wezwanie do zapłaty kwoty 3.962.671,85 złotych pozwany odmówił zapłaty ww. kwoty wskazując na brak twierdzeń i dowodów, które uprawdopodobniałyby fakt odpowiedzialności (...) spółki z o.o. za przedmiotowe zdarzenie. Jednocześnie wezwał (...) do zapłaty na rzecz LOTOS Kolej kwoty 249.947,40 złotych w terminie 7 dni od otrzymania przedmiotowego wezwania tytułem pokrycia szkód wywołanych w taborze kolejowym wskutek zdarzenia z dnia 7 marca 2015 roku.

(pismo k. 28 – 30)

W dniu 16 sierpnia 2016 roku z kolei (...) Spółka Akcyjna reprezentowana przez pełnomocnika w osobie radcy prawnego skierowała do (...) spółki z o.o. w G. wezwanie do zapłaty kwoty 3.962.671,85 złotych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie tytułem naprawienia szkody tj. naprawienia uszkodzonej infrastruktury kolejowej powstałej w dniu 7 marca 2014 roku – w terminie 7 dni od daty doręczenia ww. wezwania.

(pismo k. 56 – 58)

Powód zgłosił również szkodę z tego tytułu do (...) Spółki Akcyjnej, który rozpoczął postępowanie likwidacyjne i wezwał powoda do złożenia dokumentów.

(okoliczność niesporna, pismo k. 59 – 60)

W dacie przedmiotowego zdarzenia Lotos Kolej posiadała zawartą umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z pozwanym (...) S. A. oraz (...) Spółką Akcyjną na podstawie ogólnych warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zatwierdzonych uchwałą Zarządu (...) S. A. nr (...) z dnia 7 maja 2009 roku ze zmianami.

Za zobowiązania wynikające z umów ubezpieczenia zawartych w ramach niniejszej umowy wskazani wyżej ubezpieczyciele odpowiadają w częściach wynikających z przyjętych na siebie procentowo udziałów w ryzyku wskazanym w umowie.

Zgodnie z postanowieniami umowy, przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna deliktowa i kontraktowa za szkody wyrządzone osobom trzecim, w tym kontrahentom ubezpieczającego i podmiotom powiązanim z nim kapitałowo z uwzględnieniem roszczeń wzajemnych pomiędzy podmiotami objętymi ubezpieczeniem. Ubezpieczenie obejmowało odpowiedzialność cywilną za szkody rzeczowe i osobowe pozostające w związku z działalnością gospodarczą wykonywaną przez ubezpieczającego, zgodnie z aktualnym wpisem do rejestru sądowego lub wprowadzeniem do obrotu produktu rozumianego, jako jakakolwiek rzecz ruchoma, w tym energia lub jej nośnik choćby została połączona z inną rzeczą. Odpowiedzialność cywilna deliktowa, kontraktowa i pozostająca w zbiegu ( 443 KC) osób objętych ubezpieczeniem za szkody rzeczowe i osobowe oraz ich finansowe konsekwencje poniesione przez osoby trzecie w okresie ubezpieczenia, wyrządzone w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej. Za osoby trzecie uważa się także podmioty zależne, współzależne lub powiązane z Ubezpieczającym. Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje szkody rzeczowe i osobowe oraz ich finansowe konsekwencje, w tym zadośćuczynienie za krzywdę wynikłe z wprowadzenia produktu do obrotu (OC za produkt – w tym morskie paliwa płynne)

Suma gwarancyjna ubezpieczenia wynosiła 10. 000 000 złotych na jeden i wszystkie wypadki ubezpieczeniowe w rocznym okresie ubezpieczenia.

(okoliczność niesporna, polisa k. 1055 – 1060, ogólne warunki ubezpieczenia k. 1061 - 1066)

W dniu 29 lipca 2014 roku pomiędzy (...) spółką z o.o. z siedzibą w G., jako dzierżawcą oraz Grupą (...) S. A. z siedzibą w G. a (...) spółką z o.o. z siedzibą w W., jako wydzierżawiającym zawarta została umowa dzierżawy cystern.

Przedmiotem umowy dzierżawy był objęty m. in wagon TR 500a o numerze (...), który uległ wykolejeniu w dniu 7 marca 2015 roku.

Zgodnie z postanowieniami umowy, utrzymanie wydzierżawianych cystern przez cały okres obowiązywania umowy wydzierżawiający powierzył certyfikowanemu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie, zgodnie z przepisami prawa krajowego oraz wspólnoty europejskiej, w szczególności zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym oraz przepisami Rozporządzenia Komisji (UE) numer (...) z dnia 10 maja 2011 roku w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) numer (...) ( Dz. U. UE L nr 122) Podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie cystern jest (...) Germany GmbH w H..

Wydzierżawiający zobowiązał się do podjęcia wszelkiej niezbędnej współpracy podczas kontroli przekazanych cystern prowadzonej przez właściwe organy administracji państwowej i dostarczenie dzierżawcy wszelkich wymaganych przepisami dokumentów, w tym dotyczących utrzymania cystern i podmiotu odpowiedzialnego za ich utrzymanie w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym. W przypadku nie przekazania ww. dokumentów wydzierżawiający będzie odpowiedzialny za szkodę, jaką Lotos Kolej lub Grupa Lotos poniesie w związku brakiem udokumentowania spełnienia przez cysternę wymogów prawa.

Zgodnie z instrukcją obsługi i konserwacji wózka wagonu obsługę i konserwację wózka produkcji rumuńskiej dla wagonu typu Rt 500 o rozstawie osi zestawów kołowych 2000mm., który jest analogiczny z wózkiem krajowym typu 1XTa wobec braku instrukcji obsługi i konserwacji producenta rumuńskiego należy przeprowadzać zgodnie z instrukcją numer 1 (...) – 1 opracowaną przez P. – W. i instrukcją ITN – 30 wydanie B dla wózka typu 1XTa .

(umowa dzierżawy cystern z załącznikami k. 1067 – 1073)

Zgodnie z załącznikiem numer 3 do umowy dzierżawy cystern, dotyczącego zakresu prac wykonywanych przez dzierżawcę w ramach bieżącego utrzymania cystern, do zakresu czynności z tym związanych należy m. in. sprawdzanie stanu technicznego podwozia; zestawów kołowych, wózków wagonowych, zderzaków, elementów urządzeń ciągłowych, osprzętu podwozia, hamulca ręcznego.

Wydzierżawiający natomiast jest zobowiązany wykonywać oraz pokrywać koszty wszelkich napraw okresowych cystern (zgodnie z datami wynikającymi z cyklu rewizyjnego dla danej cysterny) Wydzierżawiający ponosi wszelkie konsekwencje będące wynikiem niewłaściwego realizowania obowiązków, o których mowa w umowie dzierżawy lub ich niewykonania. Dla potrzeb umowy określenie naprawy okresowe oznacza naprawy ( rewizje okresowe podwozia cysterny wynikające z cyklu naprawczego opisanego w dokumentacji utrzymania cystern i \ lub naprawy okresowe.

( załącznik numer 3 k. 1073 – odwrot – (...))

Po zgłoszeniu szkody do (...) S. A ubezpieczyciel zlecił (...) spółce z o.o. sporządzenie analizy szkody z dnia 7 marca 2015 roku.

W sporządzonym raporcie z likwidacji szkody (...) spółka z o.o. stwierdziła, powołując się na ekspertyzę inż. Z. K., iż biorąc pod uwagę stan nawierzchni kolejowej i podtorza oraz pomierzone nierówności toru na długości kilkunastu, metrów – bezpośrednio przed miejscem wykolejenia – można mówić o koincydencji geometryczno – konstrukcyjnej, która ma istotny wpływ na spokojność jazdy pojazdów o dużej sztywności skrętnej. W takim wypadku należało zmniejszyć prawdopodobieństwo wykolejenia poprzez niezwłoczne wykonanie naprawy lub i ograniczenie dopuszczalnej prędkości.

Innymi słowy nie wykonanie naprawy toru i pozostawienie prędkości biegu pociągów 80/70 km /godz. w rejonie przejazdu doprowadziło przy usterkach w wagonie do powstania wypadku. Wobec powyższego zaproponowano podzielenie odpowiedzialności za powstanie zdarzenia po 50 % pomiędzy (...) S. A. i (...) spółkę z o.o.

(opracowanie szkody k. 1092 – 1110 )

Powołani w toku postępowania biegli sędziowie stwierdzili, iż ustalone przez Komisję kolejową pod przewodnictwem W. G.) ( przedstawiciela (...) S. A.) przyczyny zdarzenia z dnia 7 marca 2015 roku nie są prawidłowe.

Jak wynika z zebranego materiału dowodowego pod ustaleniami komisji podpisali się tylko przedstawiciele (...) S. A. (...) spółki z o.o. i (...) odmówili podpisu i zgłosili zastrzeżenia, w swoich zastrzeżeniach określili inne przyczyny wypadku.

Przewodniczący komisji kolejowej odmówił realizacji planu czynności badawczych, oświadczając, iż dokumentem wystarczającym dla ustalenia przyczyny wykolejenia jest ekspertyza numer (...), która nie wymaga dalszych wyjaśnień. Zdaniem biegłych powołanych przez sąd postępowanie przewodniczącego komisji kolejowej było niezgodne z instrukcją Ir- 8 par 28 gdyż określił on samodzielnie przyczynę zdarzenia, nie uwzględniając uwag pozostałych członków komisji.

W zebranej dokumentacji brak jest szczegółowych pomiarów wykonanych przez Komisję kolejową węzła przymażniczego oraz pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a przewodnikami

ramy wózka wymaganych instrukcją Ir – 8 . Dotyczy to również pozostałych wykolejonych wagonów oraz wagonów sąsiednich.

Najprawdopodobniej podczas wykonywania pomiarów ramy wózka wykolejonego wagonu nie zauważono, że w gnieździe czopa skreću, brakuje wykładziny z tworzywa sztucznego. Z powodu wykonania pomiarów bez wkładki, wyniki pomiaru luzów na ślizgach bocznych były błędnie interpretowane, a wyniki tych pomiarów były wykorzystywane w pracach komisji kolejowej.

Analizując przyczyny wykolejenia biegli stwierdzili, że w analizowanych przypadku wystąpiły jednocześnie wszystkie niekorzystne zjawiska wpływające na bezpieczeństwo jazdy wagonu. Duża sztywność skrećna wagonu sprzyjała odciążeniu kół podczas jazdy przez tor o dużej wchrowatości a przewożony ładunek ( płynny asfalt) sprzyjał zmianie położenia środka ciężkości w płaszczyźnie poziomej na torze o dużych nierównościach i przekroczonych luzach na ślizgach bocznych, ale mieszczących się w granicach tolerancji. Duże zużycie pojedynczych podkładów drewnianych, zły stan podsypki, brak odwodnienia, wiszące podkłady a w konsekwencji duże nierówności toru miały niekorzystny wpływ na wartość współczynnika bezpieczeństwa i odciążenie lewego koła pierwszego zestawu kołowego.

Nie można uznać za nieprawidłowość zastosowania w wagonie numer (...) - 9 wózków Y 25 zamiast 1 XT, ponieważ w ważnym świadectwie dopuszczenia typu nie wpisano wymagań odnośnie typów wózków.

Wagon w dniu zdarzenia posiadał ważne świadectwo sprawności numer (...) 07- (...). Z dokumentu dopuszczenia do użytkowania wynika, że w ww. wagonie zabudowano dwa wózki Y 25Cs tj. wózek numer (...) ( k. 447) oraz wózek (...) ( k. 448) pomiary wózków z dnia 4 lutego 2014 roku. Do dokumentów dołączono również kartę pomiarową luzów na ślizgach bocznych wagonu z wózkami ( k. 457) i ślizgi stałe.

Otrzymane wyniki pomiarów mieszczą się w dopuszczalnym zakresie.

W okolicznościach faktycznych sprawy maszynista wykolejonego pociągu wiedząc o włączonym hamulcu, skupiony na uzyskaniu zadanej prędkości ( 40 km./h) oraz nie czując szarpnięć prowadzonym składem pociągu, nie mógł przypuszczać, że w prowadzonym pociągu znajduje się wykolejony wagon,. Dodatkową okolicznością utrudniającą odczuwanie wykolejonego wagonu był fakt, iż wykolejony wagon znajdował się w końcowej części pociągu na 24 miejscu za lokomotywą.

Zdarzenie zaistniało w dniu 7 marca 2015 roku wystąpiło w wyniku koincydencji (równoczesnego wystąpienia) kilku zdarzeń - granicznych paramentów toru i wagonu.

W. toru w dniu zdarzenia wynosząca 6,11 % była bliska granicznej wartości, lecz nie przekraczała wartości granicznej 7 % Zmierzone parametry wagonów również nie przekraczały wartości granicznych. Analizując oddzielnie parametry toru autorzy opinii nie stwierdzili wyłącznego wpływu stanu infrastruktury na zaistniały wypadek. Podobnie rozpatrując oddzielnie stan techniczny wagonów, brak jest podstaw wskazujących na wyłączną winę stanu wagonu za powstałe zdarzenie.

( opinia pisemna biegłych R. K., A. B., R. M. k. 1454 – 1470, załączniki k. 1471 – 1475)

Wg. oceny biegłego ds. infrastruktury procentowy wpływ na powstanie wypadku ( szkody) wynikający ze stanu torów kolejowych powinien wynieść 50 %

Według oceny autorów opinii procentowy wpływ na powstanie szkody wyniósł po 50 %.

Nie można ustalić 1 przyczyny tego zdarzenia. To, że normy techniczne wagonu oraz toru były na granicy mogło mieć wpływ na powstanie zdarzenia. Stan wagonu nie był przyczyną samoistną tego zdarzenia. Podobnie jak stan toru. Przyczyny zdarzenia to sztywność wagonu, wchrowatość toru oraz graniczne wartości na ślizgach wagonu. Gdyby stan podkładów kolejowych był niedostateczny to wykolejeniu uległyby również inne wagony. Stan nawierzchni kolejowej był na tyle dobry, że wytrzymał wagon wykolejony.



Szacunkowe koszty naprawy uszkodzonej infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem stopnia jej zużycia na dzień wystąpienia szkody jak również odzysku materiałów przez powoda w wyniku wykonywanej naprawy ( złom) wyniosły **2.595.661,95 złotych.**

( opinia pisemna uzupełniająca biegłych R. K., A. B., R. M. k. 1448 - 1558 odwrót, opinia uzupełniająca II k. 1627 – (...), uzupełniająca ustna opinia biegłych – rozprawa z dnia 3 listopada 2020 roku k. 1747 – 1750, nagranie 00;22;00 – 02;06;20)

Wskazane wyżej okoliczności faktyczne sprawy były pomiędzy stronami niesporne w zakresie przebiegu zdarzenia z dnia 7 marca 2015 roku, treść ci umów łączących strony, w tym umowy ubezpieczenia i umowy dzierżawy cystern.

Dodatkowo ustalenia faktyczne w zakresie okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy sąd poczynił na podstawie dokumentów złożonych przez strony orz zeznań świadków.

W zakresie ustaleń mających kluczowe znaczenia dl rozstrzygnięci sprawy tj. przyczyny wykolejenia się pociągu w dniu 7 marca 2015 roku sąd zgodnie z treścią przepisu art. 278 KPC. uwzględniając wnioski dowodowe stron dopuścił dowód z opinii zespołu biegłych z zakresu kolejnictwa.

W ocenie sądu sporządzona przez biegłych opinia dotycząca przyczyny zdarzenia jak również wysokości spowodowanej nim szkody w zakresie uszkodzonej infrastruktury kolejowej została sporządzona w sposób fachowy, szczegółowy i kompletny.

Wszyscy biegli biorący udział w przygotowaniu opinii posiadają odpowiednie kwalifikacje, jak również wieloletnie doświadczenie zawodowe w zakresie eksploatacji pojazdów kolejowych, infrastruktury kolejowej oraz organizacji ruchu pociągów.

Opracowując opinie biegli poddali szczegółowej analizie przedstawiony im materiał dowodowy. Z analizy tej wysnuli logiczne wnioski, które w sposób konsekwentny i logiczny przedstawili w opracowanej opinii. Biegli w sposób wyczerpujący odnieśli się do zastrzeżeń i pytań pełnomocników stron tak w opinii pisemnej jak i ustnej uzupełniającej. Prezentując konsekwentne stanowisko w zakresie ustalenia przyczyn zaistniałego zdarzenia.

W ocenie sadu opinia biegłych jest logiczna, przekonująca, merytorycznie poprawna. Biegli w sposób przekonujący i konsekwentny wskazali na uchybia w zakresie pracy Komisji kolejowej oraz wskazali przyczyny, dla których ustalenia tej komisji nie mogą stanowić miarodajnej podstawy do ustalenia przyczyny przedmiotowego zdarzenia.

Opinia biegłych jest ponadto, co do zasadniczych wniosków zgodna z ustaleniami poczynionymi w trakcie postępowania likwidacyjnego przez (...) spółka z o.o.

Wobec powyższych okoliczności opinia ta w ocenie sądu stanowi wiarygodną i miarodajna podstawę poczynienia ustaleń w zakresie przyczyn przedmiotowego zdarzenia oraz wysokości spowodowanej nim szkody w zakresie uszkodzeń infrastruktury kolejowej.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo jest częściowo zasadne tj. do kwoty 1.297.830,97 złotych.

Jest okolicznością w sprawie niesporną, iż w dniu 7 marca 2015 roku podczas jazdy pociągu (...) spółki z o.o. po torze szlakowym numer 1 od stacji K. do stacji Z. na kilometrze 60.880 nastąpiło wykolejenie wózka wagonu numer (...) - 9. W takim stanie pociąg jechał do stacji Z., gdzie na głowicy rozjazdowej doszło do wykolejenia poprzedzającego wagonu i przewrócenia go na lewą stronę w kierunku jazdy pociągu oraz wykolejenia następnego wagonu, rozerwania sprzęgów powietrznych i w efekcie nagłego zatrzymania się całego składu pociągu.

W wyniku zdarzenia uszkodzeniu uległa infrastruktura kolejowa, podkłady betonowe, punktowe uszkodzenia szyn na długości 4 km. Uszkodzeniu uległy również 4 wagony kolejowe stanowiące własność (...) spółki z o.o.

Wykolejony pociąg był eksploatowany przez pozwanego (...) spółkę z o.o. i prowadzony przez zatrudnionego przez tę spółkę maszynistę.

Pomimo wykolejenia wagonu maszynista prowadzący pociąg nie dostrzegł tego faktu. Nie było spadku prędkości pociągu ani szarpnięć, pociąg toczył się bez żadnych wahań z prędkością około 40 km./h. Dopiero w momencie wjazdu na stację Z. maszynista prowadzący pociąg zauważył lekki spadek ciśnienia powietrza w przewodzie głównym na manometrze przewodu głównego. Po tym sygnale maszynista użył ekranu głównego maszynisty i piasecznic, aby sprawdzić, co się dzieje. Zatrzymał pociąg i wówczas dopiero po opuszczeniu lokomotywy i udaniu się wzdłuż składu pociągu maszynista zauważył wykolejone wagony. W tym samym mniej więcej czasie był informowany przez dyżurnego ruchu, „ że coś w składzie iskrzy „

Z opinii biegłych sądowych z zakresu kolejnictwa wynika, iż w okolicznościach faktycznych sprawy maszynista wykolejonego pociągu wiedząc o włączonym hamulcu, skupiony na uzyskaniu zadanej prędkości ( 40 km./h) oraz nie czując szarpnięć prowadzonym składem pociągu, nie mógł przypuszczać, że w prowadzonym pociągu znajduje się wykolejony wagon. Dodatkową okolicznością utrudniającą odczuwanie wykolejonego wagonu był fakt, iż wykolejony wagon znajdował się w końcowej części pociągu na 24 miejscu za lokomotywą. Z uwagi na wskazane wyżej okoliczności maszynista, zgodnie z treścią opinii biegłych, nie miał możliwości spostrzeżenia wykolejenia się wagonu w momencie wystąpienia tego zjawiska jak również do momentu wjazdu pociągu na stację Z., gdzie podczas przejazdu pociągu przez głowicę rozjazdową doszło do wykolejenia kolejnych wagonów, ich przewrócenia się i zatrzymania całego składu pociągu.

Postawy prawnej odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego (...) spółki z o.o. za zaistniałe zdarzenie poszukiwać należy, jak zasadnie wskazuje powód w uzasadnieniu pozwu, bądź to w przepisie art. 435 KC bądź też art. 436 KC.

Zgodnie z treścią pierwszego ze wskazanych wyżej przepisów 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.

W orzecznictwie sądów powszechnych ugruntowana jest zasada, iż przedsiębiorstwo transportu kolejowego, przedsiębiorstwo zarządzające infrastrukturą kolejową należą do przedsiębiorstw wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody. patrz (wyr. SN z 28.10.1997 r., I CKN 273/97, L.; wyr. SA w Poznaniu z 13.11.2008 r., I ACa 714/08, L.; wyr. SA w Łodzi z 12.2.2018 r., I ACa 1772/16, L.);

Ponoszą zatem odpowiedzialność za szkodę spowodowaną tym ruchem na zasadach wynikających z przepisu art. 435 KC.

Zdarzeniem, z którym ustawa łączy w art. 435 par. 1 KC powstanie odpowiedzialności odszkodowawczej, jest ruch przedsiębiorstwa lub zakładu napędzanego siłami przyrody. Pozostałymi przesłankami odpowiedzialności podmiotów wskazanych w art. 435 par. 1 KC jest szkoda oraz związek przyczynowy między szkodą a ruchem przedsiębiorstwa.

Jak wskazano w wyr. SN z 5.6.2014 r., IV CSK 588/13, L., odpowiedzialność przewidziana w art. 435 § 1 KC została oparta na surowych zasadach, gdyż poszkodowany zobowiązany jest udowodnić tylko to, że doznał szkody pozostającej w związku z ruchem przedsiębiorstwa, a prowadzący przedsiębiorstwo może uwolnić się od odpowiedzialności jedynie przez wykazanie, że do powstania szkody doszło wskutek jednej z trzech wymienionych w przepisie okoliczności tj. siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Por.

wyr. SN z 11.3.2004 r., II UK 260/03, L.; wyr. SA w Łodzi z 8.12.2017 r., I ACa 454/17, L.; wyr. SR w Jaśle z 26.3.2019 r., I C 547/18, L..

Z kolei zgodnie z treścią przepisu art. 436 par. 1 KC. odpowiedzialność przewidzianą w artykule poprzedzającym ponosi również samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody. Jednakże gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny.

W orzecznictwie za mechaniczny środek komunikacji poruszany za pomocą sił przyrody uznaje się pojazd mechaniczny (w tym pojazd kołowy, szynowy, gąsienicowy, płozy, statek), który jest napędzany własnym urządzeniem mechanicznym (silnikiem) oraz służy do komunikacji. Funkcję komunikacyjną należy rozumieć szeroko, jako utrzymywanie łączności między różnymi miejscami przy pomocy środków lokomocji, przewożenie ludzi i ładunków. Nie ma znaczenia, czy środek komunikacji wykorzystywany jest w ruchu lądowym, wodnym czy powietrznym. Artykuł 436 par. 1 KC nie stawia wymagania, aby środek komunikacji był przeznaczony do ruchu na drogach publicznych i nie wyłącza też z zakresu jego obowiązywania żadnych pojazdów komunikacyjnych ze względu na kryterium konkretnego celu, jakiemu służą.

Jak z powyższego wynika pojazd kolejowy ( pociąg ) należy do kategorii pojazdów mechanicznych , o których stanowi przepis art. 436 par 1 KC.

Obydwa wskazane wyżej przepisy, w ocenie sądu, stanowią mogą podstawę odpowiedzialności strony pozwanej za szkodę powstałą wskutek zdarzenia z dnia 7 marca 2015 roku – wykolejenia pociągu.

Pojazd kolejowy (pociąg) z całą pewnością należy bowiem do kategorii pojazdów mechanicznych, o których stanowi przepis art. 436 par 1 KC a nadto pojazd ten w dacie przedmiotowego zdarzenia stanowił składnik przedsiębiorstwa pozwanego (...) spółka z o.o. tj. przedsiębiorstwa lub zakładu napędzanego za pomocą sił przyrody.

Zarówno przepis art. 435 KC. jak i przepis art. 436 Par 1 KC ustanawiają tożsame zasady odpowiedzialności odszkodowawczej opartej o tzw. zasadę ryzyka.

Z poczynionych w sprawie ustaleń faktycznych wynika, iż szkoda polegająca na uszkodzeniach infrastruktury kolejowej stanowiącej składnik przedsiębiorstwa powoda pozostaje w związku przyczynowym z ruchem pociągu (...) spółki z o.o. relacji K. – W.. Szkoda ta pozostaje bowiem w związku przyczynowym z wykolejeniem się jednego z wagonów a w następstwie tego, po przejechaniu odcinka blisko 5 km wykolejeniem się kolejnych wagonów i zatrzymaniem całego pociągu.

Okoliczności powyższe wynikają wprost z opinii biegłych z zakresu kolejnictwa. Oceny powyżej nie zmienia okoliczność, iż ruch przedmiotowego pociągu i stan techniczny wykolejonego wagonu nie stanowiły jednej, wyłącznej przyczyny rozpatrywanego zdarzenia.

Wskazać jednak należy, iż powołane wyżej przepisy art. 435 i 436 par 1 KC. dla przyjęcia odpowiedzialności odszkodowawczej w nich wskazanej nie wymagają zawinienia sprawcy szkody. Dla przyjęcia odpowiedzialności odszkodowawczej w tych okolicznościach niezbędne jest jedynie wykazanie związku przyczynowego pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa czy pojazdu i zaistniałym w jego wyniku zdarzeniem a szkodą.

W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy związek taki w sposób niewątpliwy istnieje. Gdyby, bowiem nie ruch przedmiotowego pociągu do zdarzenia w postaci wykolejenie się wagonu nie doszłoby.

Bez znaczenia dla powyższej oceny pozostają okoliczność, iż z treści opinii biegłych wynika, iż stan techniczny wagonu mieścił się w przewidzianych prawem normach i spełniał odpowiednie dla tego rodzaju pojazdów wymagania techniczne.

Nie można uznać za nieprawidłowość zastosowania w wagonie numer (...) - 9 wózków Y 25 zamiast 1 XT, ponieważ w ważnym świadectwie dopuszczenia typu nie wpisano wymagań odnośnie typów wózków. Wagon w dniu zdarzenia posiadał ważne świadectwo sprawności numer (...) 07- (...). Z dokumentu dopuszczenia do użytkowania wynika, że w ww. wagonie zabudowano dwa wózki Y 25Cs tj. wózek numer (...) (k. 447) oraz wózek (...) (k. 448) pomiary wózków z dnia 4 lutego 2014 roku. Do dokumentów dołączono również kartę pomiarową luzów na ślizgach bocznych wagonu z wózkami (k. 457) i ślizgi stałe. Otrzymane wyniki pomiarów mieszczą się w dopuszczalnym zakresie.

Ustalenia biegłych nie potwierdzają przytoczonych w pozie okoliczności faktycznych, co do tego, iż stan techniczny wagonu, w tym w szczególności zastosowanie w wagonie numer (...) - 9 wózków Y 25 zamiast 1 XT, czy też występujące w wagonie luzy na ślizgach bocznych, które według twierdzeń powoda miały przekraczać dopuszczalne normy (czego opinia biegłych ds. kolejnictwa nie potwierdziła) stanowiły wyłączną przyczynę zdarzenia.

Powyższe okoliczności nie mają jednakże wpływu na ocenę odpowiedzialności pozwanego Lotos Kolej za zaistniałe zdarzenie z uwagi na wspomniane wyżej ukształtowanie w przepisach art. 435 i 436 par 1 KC odpowiedzialności na zasadzie ryzyka a zatem bez względu na istnienie jakiegokolwiek zawinienia po stronie prowadzącego przedsiębiorstwo lub pojazd.

Jednocześnie w toku postępowania nie została udowodniona przez stronę pozwaną żadna z przewidzianych w przepisie art. 435 KC tzw. okoliczności egzoneracyjnych tzn. siły wyższej, wyłącznej winy poszkodowanego lub wyłącznej winy osoby trzeciej za wystąpienie zdarzenia powodującego szkodę.

Wbrew twierdzeniom strony pozwanej, zgromadzony w sprawie materiał dowody nie daje podstaw do przyjęcia, iż wyłączną odpowiedzialność za wykolejenie pociągu ponosi osoba trzecia tj. (...) spółka z o.o. jako podmiot będący dysponentem przedmiotowego wagonu.

Po pierwsze z treści przepisu art. 436 par KC literalnie wynika, że jeśli posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny.

Jeśli zatem traktować (...) spółkę z o.o jako samoistnego posiadacza przedmiotowego wagonu zaś Lotos Kolej, jako posiadacza zależnego (dzierżawcę) na podstawie zawartej pomiędzy tymi podmiotami w dniu 29 lipca 2014 roku umowy dzierżawy cystern – to i tak zgodnie z powołanym przepisem to posiadacz zależny dysponujący pojazdem w chwili wystąpienia zdarzenia powodującego szkodę ponosi odpowiedzialność przewidzianą w przepisie art. 436 par. 1 KC.

Ponadto ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, jak już wyżej wskazano nie wynika, aby stan przedmiotowego wagonu w chwili zdarzenia był niezgodny z obowiązującymi w tym zakresie normami. Przeprowadzone postępowanie dowodowe nie wykazało również by (...) spółka z o.o. dopuścił się zawinionych zaniedbań w zakresie realizacji zobowiązań wynikających z łączącej go z pozwanym umowy dzierżawy w zakresie dbałości o należyty stan techniczny wagonów (cystern)

Podobnie zgromadzony materiał dowodowy nie potwierdził zasadności zarzutu pozwanego, iż wyłączną przyczyną zdarzenia był zły stan infrastruktury kolejowej w miejscu wykolejenia się wagonu. Z opinii biegłych z zakresu kolejnictwa nie wynika, iż stan techniczny torów był **wyłączną** przyczyną zdarzenia a tylko taka okoliczność mogłaby być rozpatrywana, jako okoliczność zwalniająca pozwanego z odpowiedzialności. Analizując oddzielnie parametry toru autorzy opinii nie stwierdzili wyłącznego wpływu stanu infrastruktury na zaistniały wypadek.

Z opinii biegłych wynika natomiast, iż zdarzenie zaistniało w dniu 7 marca 2015 roku wystąpiło w wyniku koincydencji (równoczesnego wystąpienia) kilku zdarzeń - granicznych paramentów toru i wagonu.

W. toru w dniu zdarzenia wynosząca 6,11 % była bliska granicznej wartości, lecz nie przekraczała wartości granicznej 7 % Zmierzone parametry wagonów również nie przekraczały wartości granicznych. Analizując oddzielnie parametry toru autorzy opinii nie stwierdzili wyłącznego wpływu stanu infrastruktury na zaistniały wypadek. Podobnie

rozpatrując oddzielnie stan techniczny wagonów, brak jest podstaw wskazujących na wyłączną winę stanu wagonu za powstałe zdarzenie.

( opinia pisemna biegłych R. K., A. B., R. M. k. 1454 – 1470, załączniki k. 1471 – 1475)

Wg. oceny biegłego ds. infrastruktury procentowy wpływ na powstanie wypadku ( szkody) wynikający ze stanu torów kolejowych powinien wynieść 50 % Nie można natomiast ustalić 1 przyczyny tego zdarzenia. To, że normy techniczne wagonu oraz toru były na granicy mogło mieć wpływ na powstanie zdarzenia. Stan wagonu nie był przyczyną samoistną tego zdarzenia. Podobnie jak stan toru. Przyczyny zdarzenia to sztywność wagonu, wichrowatość toru oraz graniczne wartości na ślizach wagonu.

Okoliczności powyższe powinny być natomiast, zdaniem sądu, rozpatrywane, jako przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody. Stosownie, bowiem do treści przepisu art. 362 KC, jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron.

Wg. oceny biegłego ds. infrastruktury procentowy wpływ na powstanie wypadku ( szkody) wynikający ze stanu torów kolejowych powinien wynieść 50 % Według oceny autorów opinii procentowy wpływ na powstanie szkody wyniósł po 50 %. Nie można ustalić 1 przyczyny tego zdarzenia. To, że normy techniczne wagonu oraz toru były na granicy mogło mieć wpływ na powstanie zdarzenia. Stan wagonu nie był przyczyną samoistną tego zdarzenia. Podobnie jak stan toru. Przyczyny zdarzenia to sztywność wagonu, wichrowatość toru oraz graniczne wartości na ślizach wagonu. Gdyby stan podkładów kolejowych był niedostateczny to wykolejeniu uległyby również inne wagony. Stan nawierzchni kolejowej był na tyle dobry, że wytrzymał wagon wykolejony.

Wobec powyższego sąd przyjmując odpowiedzialność pozwanego (...) spółki z o.o. za zaistniałe zdarzenie na zasadzie ryzyka, przyjął jednocześnie 50 % przyczynienie się poszkodowanego (...), jako odpowiedzialnego za stan infrastruktury kolejowej do powstania szkody.

Szacunkowe koszty naprawy uszkodzonej infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem stopnia jej zużycia na dzień wystąpienia szkody jak również odzysku materiałów przez powoda w wyniku wykonywanej naprawy (złom) wyniosły **2.595.661,95 złotych.**

Uwzględniając 50 % przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody należne powodowi odszkodowanie wynosi połowę wskazanej wyżej kwoty tj. 1.297.830, 97 złotych.

Zgodnie z treścią przepisu art. 363 par 1 KC. naprawienie szkody powinno nastąpić, według wyboru poszkodowanego, bądź przez przywrócenie stanu poprzedniego, bądź przez zapłatę odpowiedniej sumy pieniężnej. Jednakże gdyby przywrócenie stanu poprzedniego było niemożliwe albo gdyby pociągało za sobą dla zobowiązanego nadmierne trudności lub koszty, roszczenie poszkodowanego ogranicza się do świadczenia w pieniądzu.

Jeżeli naprawienie szkody ma nastąpić w pieniądzu, wysokość odszkodowania powinna być ustalona według cen z daty ustalenia odszkodowania, chyba że szczególne okoliczności wymagają przyjęcia za podstawę cen istniejących w innej chwili. ( par. 2 )

Wobec powyższego zasądzeniu na rzecz powoda podlegała kwota 1.297.830,97 złotych uwzględniająca wysokość szkody wyrażonej kwotą szacunkowych kosztów, jaką powód poniósł w związku z koniecznością naprawy infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem 50 % przyczynienia się powoda do wystąpienia szkody.

Źródłem odpowiedzialności ubezpieczyciela jest umowa łącząca go z ubezpieczającym (posiadaczem pojazdu). Reżim odpowiedzialności cywilnoprawnej ubezpieczyciela określany bywa jako gwarancyjno-repartycyjny.

Zgodnie z treścią przepisu art. 822 par. 1 KC przez umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ubezpieczyciel zobowiązuje się do zapłacenia określonego w umowie odszkodowania za szkody wyrządzone osobom trzecim, wobec których odpowiedzialność za szkodę ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony.

Jeżeli strony nie umówiły się inaczej, umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej obejmuje szkody, o jakich mowa w par 1 będące następstwem przewidzianego w umowie zdarzenia, które miało miejsce w okresie ubezpieczenia.

W dacie przedmiotowego zdarzenia Lotos Kolej posiadała zawartą umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z pozwanym (...) S. A. oraz (...) Spółką Akcyjną na podstawie ogólnych warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zatwierdzonych uchwałą Zarządu (...) S. A. nr (...) z dnia 7 maja 2009 roku ze zmianami.

Zgodnie z postanowieniami umowy, przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna deliktowa i kontraktowa za szkody wyrządzone osobom trzecim, w tym kontrahentom ubezpieczającego i podmiotom powiązanim z nim kapitałowo z uwzględnieniem roszczeń wzajemnych pomiędzy podmiotami objętymi ubezpieczeniem. Ubezpieczenie obejmowało odpowiedzialność cywilną za szkody rzeczowe i osobowe pozostające w związku z działalnością gospodarczą wykonywaną przez ubezpieczającego, zgodnie z aktualnym wpisem do rejestru sądowego lub wprowadzeniem do obrotu produktu rozumianego, jako jakakolwiek rzecz ruchoma, w tym energia lub jej nośnik choćby została połączona z inną rzeczą. Odpowiedzialność cywilna deliktowa, kontraktowa i pozostająca w zbiegu ( 443 KC) osób objętych ubezpieczeniem za szkody rzeczowe i osobowe oraz ich finansowe konsekwencje poniesione przez osoby trzecie w okresie ubezpieczenia, wyrządzone w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej. Suma gwarancyjna ubezpieczenia wynosiła 10. 000 000 złotych na jeden i wszystkie wypadki ubezpieczeniowe w rocznym okresie ubezpieczenia. Wobec powyższego na podstawie zawartej z pozwanym umowy ubezpieczenia i art. 822 par. 1 KC ustalone odszkodowanie zasądzone zostało również od ubezpieczyciela tj. (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.. Sprawca szkody i ubezpieczyciel odpowiadają z różnych tytułów i nie ma między nimi węzła solidarności. Jest to przykład odpowiedzialności in solidum. Brak podstaw do stosowania wprost przepisów dotyczących solidarności biernej do podmiotów obowiązanych in solidum. Przyjmuje się jednak, że zaspokojenie wierzyciela (poszkodowanego) przez jednego z dłużników (sprawcę szkody lub ubezpieczyciela) zwalnia drugiego.

Jednocześnie w relacji poszkodowany – ubezpieczyciel nie odnosi skuteczności podniesiony przez pozwanego ubezpieczyciela zarzut zamieszczenia w umowie ubezpieczenia zapisu dotyczącego tzw. franszyzy redukcyjnej.

Odpowiedzialność ubezpieczyciela z tytułu umowy odpowiedzialności cywilnej ma charakter wtórny w stosunku do odpowiedzialności bezpośredniego sprawcy szkody. Innymi słowy, ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej powoduje, że ubezpieczyciel zobowiązany jest naprawić szkodę osobie trzeciej, za którą to szkodę odpowiedzialność ponosi ubezpieczający albo ubezpieczony na podstawie przepisów prawa cywilnego. Zgodnie z art. 822 par. 4 KC uprawniony do odszkodowania w związku ze zdarzeniem objętym umową odpowiedzialności cywilnej może wprawdzie dochodzić odszkodowania bezpośrednio od ubezpieczyciela, ale odpowiedzialność ta, co do zasady, odpowiada odpowiedzialności ubezpieczonego.

Chociaż ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej ma w dużej mierze służyć ochronie interesów osób trzecich zagrożonych wyrządzeniem im szkody przez ubezpieczającego lub ubezpieczonego, to jednak przedmiotem ubezpieczenia jest interes majątkowy ubezpieczającego lub ubezpieczonego polegający na uniknięciu uszczerbku spowodowanego koniecznością wypłat odszkodowania. Konstrukcja umowy oparta o art. 822 KC wyłącza zatem możliwość traktowania poszkodowanego jako ubezpieczonego. Tym samym to roszczenia poszkodowanego wobec ubezpieczyciela, powołującego się na umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dłużnika z bezpośredniego stosunku zobowiązaniowego, wyznaczają granice odpowiedzialności ubezpieczyciela wobec ubezpieczonego. Skoro poszkodowany ( powód) nie jest stroną umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, to z oczywistych względów nie wiążą go postanowienia tejże umowy, na których treść nie miał żadnego wpływu. (patrz Wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi - I Wydział Cywilny z dnia 17 stycznia 2017 r.I ACa 813/16Tezy redakcyjne L.)

Tym samym poszkodowanego (powoda) nie wiążą w relacji z pozwanym (...) S. A. postanowienia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dotyczące franszyzy redukcyjnej. W konsekwencji ustalone odszkodowanie nie ulega zmniejszeniu.

W pozostałym zakresie powództwo zostało oddalone jako nieudowodnione, co do wysokości.

Co do żądania odsetek powód w przedmiotowej sprawie żądał również, aby pozwany zapłacił odsetki za opóźnienie w płatności kwoty dochodzonej powództwem od dnia 7 września 2016 roku. Roszczenie to jest uzasadnione na podstawie art. 481 k.c. regulującego kwestię odsetek za opóźnienie. Zgodnie z treścią przywołanego artykułu, jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, choćby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Jeśli wysokość odsetek nie została zastrzeżona przez strony, zgodnie z § 2 art. 481 k.c. należą się odsetki ustawowe za opóźnienie w wysokości równej sumie stopy referencyjnej Narodowego Banku Polskiego i 5,5 punktów procentowych.

W dniu 16 sierpnia 2016 roku z kolei (...) Spółka Akcyjna reprezentowana przez pełnomocnika w osobie radcy prawnego skierowała do (...) spółki z o.o. w G. wezwanie do zapłaty kwoty 3.962.671,85 złotych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie tytułem naprawienia szkody tj. naprawienia uszkodzonej infrastruktury kolejowej powstałej w dniu 7 marca 2014 roku – w terminie 7 dni od daty doręczenia ww. wezwania.

(pismo k. 56 – 58)

Powód zgłosił również szkodę z tego tytułu do (...) Spółki Akcyjnej, który rozpoczął postępowanie likwidacyjne i wezwał powoda do złożenia dokumentów. Odszkodowanie nie zostało jednakże powodowi wypłacone.

(okoliczność niesporna, pismo k. 59 – 60)

Zgodnie z art. 817 k.c. ubezpieczyciel obowiązany jest spełnić świadczenie w terminie 30 dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku. Paragraf 2 wskazuje, że w sytuacji gdyby wyjaśnienie w powyższym terminie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela albo wysokości świadczenia okazało się niemożliwe, świadczenie powinno zostać spełnione w ciągu 14 dni od dnia, w którym przy zachowaniu należytej staranności wyjaśnienie tych okoliczności było możliwe.

Zatem w dniu 7 września 2016 roku świadczenie odszkodowawcze było wymagalne. Stosownie do treści przepisu art. 455 KC powód wezwał, bowiem zobowiązanego do naprawienia szkody i ubezpieczyciela do dokonania wypłaty na jego rzecz odszkodowania. Od tej daty należą się, zatem powodowi odsetki ustawowe z za opóźnienie w zapłacie należnego mu odszkodowania.

O kosztach procesu w relacji powód – pozwani sąd orzekł na podstawie przepisu art. 100 KPC dokonując ich stosunkowego rozdzielenia stosownie do wyniku postępowania, przy uwzględnieniu okoliczności, iż powództwo uwzględnione zostało w zakresie 33 % wartości przedmiotu sporu, natomiast w odniesieniu do 67 % dochodzonej kwoty zostało ono oddalone. Wobec powyższego powód powinien, stosownie do zasady stosunkowego rozliczenia kosztów procesu ponieść 67 % całości kosztów procesu.

Całe koszty procesu w relacji powód pozwani wyniosły 190.116 złotych i złożyły się na nie:

Oplata sądowa od pozwu ( 100.000 złotych, zaliczki na koszty opinii biegłego 15. 000 złotych, koszty zastępstwa procesowego stron w wysokości wynikającej z przepisu par 2 pkt 8 rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku ( tj. z dnia 3 stycznia 2018 roku ( Dz. U. z 2018 poz.265 ze zmianami) podwyższone do kwoty 25. 000 złotych, opłaty skarbowe 3x17 złotych oraz opłaty kancelaryjne za wydanie dokumentów z kat sprawy 25 i 40 złotych.

Sąd przyjął, iż nakład pracy pełnomocników związany z prowadzeniem niniejszego postępowania uzasadnia podwyższenie wynagrodzenia pełnomocników stron, o co wnioskował pełnomocnik powoda w pozwie, do kwoty 25.000 złotych względem stawek minimalnych wynikających z powołanego rozporządzenia.

Z ogólnej kwoty kosztów procesu powód powinien ponieść 67 % kosztów, czyli kwotę 127.377,72 złote, poniósł natomiast koszty w wysokości 130.017 złotych. ( opłata od pozwu, 100.000 złotych, zaliczka na biegłego 5.000 złotych oraz koszty pełnomocnika w wysokości 25.000 złotych) Do zasądzenia na rzecz powoda pozostaje zatem kwota stanowiąca różnicę pomiędzy kwota kosztów, jaką powód powinien ponieść a kwotą kosztów, jaką faktycznie poniósł ( 130.000 – 127.377,72 złote tj. kwota 2.640 złotych.

Zgodnie z treścią przepisu ary. 107 KPC. interwenient uboczny, do którego nie mają zastosowania przepisy o współuczestnictwie jednolitym, nie zwraca kosztów przeciwnikowi strony, do której przystąpił. Sąd może jednak przyznać od interwenienta na rzecz wygrywającego sprawę przeciwnika strony, do której interwenient przystąpił, zwrot kosztów wywołanych samoistnymi czynnościami procesowymi interwenienta. Sąd może także przyznać interwenientowi koszty interwencji od przeciwnika obowiązane do zwrotu kosztów.

Wobec treści powołanego przepisu, przy uwzględnieniu okoliczności, iż wszystkie strony niniejszego postępowania są podmiotami gospodarczymi prowadzącymi działalność gospodarczą w znacznym rozmiarze sąd przyznał na rzecz interwenienta ubocznego po stronie pozwanej kwotę 31.787 złotych tytułem częściowego ( 67 %) zwrotu kosztów poniesionych przez interwenienta w niniejszym postępowaniu, odnosząc się do złożonego przez pełnomocnika interwenienta ubocznego spisu kosztów i uwzględniając wskazaną wyżej kwotę wynagrodzenia pełnomocnika ( 25.000 złotych)

z/ odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikom wszystkich stron postępowania przez Portal