

Sygn. akt V GC 633/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

27 stycznia 2014 r.

Sąd Rejonowy w Olsztynie Wydział V Gospodarczy

w składzie następującym: Przewodniczący SSR Rafał Kubicki

Protokolant stażysta Agnieszka Siecińska-Koziół

po rozpoznaniu w dniu 27 stycznia 2014 r. na rozprawie w O.

sprawy z powództwa (...) sp. z o.o. w W. – (...)– (...) Zakład (...) w O.

przeciwko (...) S.A. w W. – Zakład (...)
w O.

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) S.A. w W. – Zakład (...) w O. na rzecz powoda (...) sp. z o.o. w W. – (...)– (...) Zakład (...) w O. kwotę 4.000 (cztery tysiące) złotych z ustawowymi odsetkami od 23 lutego 2012 r. do dnia zapłaty,

II. zasądza od pozwanego (...) S.A. w W. – Zakład (...) w O. na rzecz powoda (...) sp. z o.o. w W. – (...)– (...) Zakład (...) w O. kwotę 817 (osiemset siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sędzia Rafał Kubicki

Sygn. akt V GC 663/13

UZASADNIENIE

Powód (...) sp. z o.o. w W. – (...)– (...) Zakład (...) w O. wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) S.A. w W. – Zakład (...) w O. kwoty 4.000 zł z ustawowymi odsetkami od 10 lutego 2012 r. do dnia zapłaty - tytułem odszkodowania za nienależyte wykonanie przez pozwanego jego obowiązków wynikających z zawartej między stronami umowy z 14.01.2010 r. o korzystanie z przydzielonych przez pozwanego tras pociągów. Chodzi o najechanie przez szynobus powoda na konary przewróconego drzewa w sytuacji, gdy to na pozwanym ciążyła odpowiedzialność za stan oraz za sprawność elementów udostępnionej powodowi drogi kolejowej. Koszt naprawy szynobusu tylko w części został pokryty z tytułu dobrowolnego ubezpieczenia. Pozostała niepokryta z ubezpieczenia kwota 4.000 zł – tzw. franszyza redukcyjna poszkodowanego.

Odpowiadając na pozew, pozwany wniósł o oddalenie powództwa. W uzasadnieniu przyznał zawarcie umowy między stronami i okoliczności zdarzenia wywołującego szkodę.

W tym zakresie podkreślił, że zgodnie z przepisami drzewa winny być usytuowane nie bliżej niż 15 m od linii kolejowej, choć zarzut ten zdezaktualizował na rozprawie, gdzie padło zgodne oświadczenie stron, że w tym przypadku drzewo rośło w odległości 22 m. Nie zakwestionował poniesionych przez powoda kosztów naprawy ani częściowego tylko naprawienia szkody z polisy ubezpieczeniowej. Zarzucił powodowi jedynie to, że umowa z 14.01.2010 r. nie przewidywała odpowiedzialności pozwanego za uszkodzenie pojazdów kolejowych z powodu przewróconego drzewa znajdującego się na skrajni toru, ponieważ wystąpiły warunki atmosferyczne wyłączające

odpowiedzialność pozwanego – silna wichura z obfitym opadem deszczu, która doprowadziła do wyrwania suchego dębu i przewrócenia go na tor kolejowy. Była to sytuacja nadzwyczajna, której trudno było zapobiec.

Sąd ustalił i zważył, co następuje:

Stan faktyczny jest w całości bezsporny i potwierdzony dokumentami, których autentyczności ani treści strony wzajemnie nie kwestionowały.

Strony w dniu 14.01.2010 r. zawarły umowę nr (...)

o korzystanie przez powoda z przydzielonych przez pozwanego tras pociągów na okres do 11 grudnia 2010 r. (odpis k. 5 i nast.). Z części wstępnej w ust. 2 oraz z §3 ust. 1 umowy wynika, że w zakresie wzajemnych obowiązków i uprawnień strony odwołują się do stosowania obowiązującego u pozwanego wewnętrznego „Regulaminu przydzielania tras pociągów

i korzystania z przydzielonych tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy (...)” – zwanego dalej Regulaminem. Również w §2 ust. 1 umowy strony postanowiły, że korzystanie z infrastruktury kolejowej podczas realizacji przejazdów pociągów odbywa się na zasadach określonych w §3 Regulaminu, zaś w ust. 7 – że w przypadku wystąpienia poważnego wypadku, wypadku i incydentu na udostępnionej infrastrukturze kolejowej – zasady zawarte w §40 Regulaminu, a w przypadku wystąpienia zakłóceń eksploatacyjnych, sytuacji nadzwyczajnej i kryzysowej – zasady zawarte w §41 Regulaminu. Szczególne zobowiązania stron zostały ujęte w §13 ust. 1-5 umowy. Strony zobowiązały się tam m.in. do wykonywania umowy z należyłą starannością.

Zapisy ww. Regulaminu (odpis k. 16 i nast.) były następujące:

(§32 ust. 1) Niedotrzymanie zobowiązań wynikających z umowy powoduje odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną drugiej stronie. (§32 ust. 5) Odpowiedzialność stron z tytułu niewykonania zobowiązań jest wyłączona w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych lub kryzysowych. (§34 ust. 2 pkt 2) (...) (pozwany) ponosi odpowiedzialność za stan

i sprawność elementów drogi kolejowej udostępnianej w ramach umowy. (pkt 8) (...) (pozwany) niezwłocznie zawiadamia przewoźnika o zdarzeniach, o których mowa w §40 ust. 1, związanych bezpośrednio z jego pociągiem, pojazdem kolejowym lub pracownikiem. (pkt 8) (...) (pozwany) niezwłocznie zawiadamia przewoźnika o zaistnieniu sytuacji, które mogą spowodować zakłócenia w realizacji przejazdów, w tym (m.in.) w szczególności o doraźnych ograniczeniach ruchowych. (§41 ust. 4) W przypadku wystąpienia zakłóceń (...) (pozwany) podejmuje działania (z uwzględnieniem interesów wszystkich przewoźników), mające na celu przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych.

Nie budzi też wątpliwości, że w dniu 19 maja 2010 r., a więc w czasie obowiązywania tej umowy i Regulaminu, na trasie P.-S. doszło do najechania przez szynobus powoda SA 133-015 na konary przewróconego drzewa i do uszkodzenia tego szynobusu. Koszt jego naprawy wyniósł 26.774 zł netto, a (...) S.A. wypłaciło powodowi odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia dobrowolnego tylko

w wysokości 22.774 zł (odpis faktury wystawionej przez warsztat naprawczy k. 11). Pozostała niepokryta z ubezpieczenia kwota 4.000 zł – tzw. fransyza redukcyjna obciążająca poszkodowanego (odpis pisma ubezpieczyciela informującego o wysokości przyznanego odszkodowania k. 12). Wspólne ustalenia przedstawicieli obu stron, zawarte w sporządzonym przez pozwanego Zawiadomieniu o trudnościach eksploatacyjnych (odpis k. 90) oraz

w dwustronnym protokole oględzin (odpis k. 91-92) są następujące: do zdarzenia doszło

o godz. 5.44. Przed przejazdem szynobusu powoda w miejscu zdarzenia doszło w nocy do silnej wichury, której towarzyszył bardzo obfity opad deszczu (drzewo zostało wyrwane z korzeniami). Omawiany tu szynobus powoda był pierwszym jadącym na tym odcinku toru po nocnej przerwie.

Bezsporne jest ponadto, że w kolejnym roku strony zawarły podobną umowę do wyżej opisanej – z 7 kwietnia 2011 r., nr (...) (odpis k. 96 i nast.), również dotyczącą korzystania z przydzielonych przez pozwanego tras pociągów, lecz w rozkładzie jazdy (...), w której pojawił się zapis brakujący w umowie wcześniejszej: (§5 ust. 7) Jeżeli w trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej Zarządcy (pozwanego) nastąpi kolizja pojazdu kolejowego P. (powoda) z

powalonym drzewem lub fragmentem drzewa lub wysadzonymi (wyniesionymi płytami na przejazdach, w wyniku czego nastąpi uszkodzenie pojazdu P., Zarządca zobowiązuje się do pokrycia strat P. z tego tytułu.

Powództwo zasługiwało na pełne uwzględnienie.

Nie budzi żadnych wątpliwości, że w tej sprawie chodzi o kontraktową odpowiedzialność odszkodowawczą z art. 471 k.c., związaną z wynikającym z umowy obowiązkiem pozwanego właściwego utrzymania infrastruktury kolejowej, mającym zapobiec takim kolizjom jak ta opisana w pozwie. Podanie w uzasadnieniu pozwu - jako dodatkowej – podstawy prawnej w postaci art. 435 k.c. było w ocenie Sądu mylne, ponieważ nie można tu mówić o szkodzie wywołanej ruchem przedsiębiorstwa pozwanego.

Spór polega w zasadzie na różnicy zdań stron co do interpretacji przytoczonych wyżej postanowień umowy dotyczących obowiązku utrzymania linii kolejowej i odpowiedzialności pozwanego za szkodę wywołaną kolizją pojazdu kolejowego powoda z powalonym drzewem. Wątpliwość polega na tym, czy w świetle brzmienia kolejnej umowy zawartej między stronami z 7 kwietnia 2011 r., z której odpowiedzialność ta bezspornie już wynikała, należy uznać, że wcześniejszy stan prawny między stronami był inny (korzystniejszy dla pozwanego) czy też był niejasny i wymagający interpretacji zgodnie z zapisami nowej umowy.

Należy to rozstrzygnąć na korzyść tego drugiego rozwiązania. Umowa dołączona do pozwu (obowiązująca w czasie spornej kolizji) wymaga wykładni, ponieważ zapisy o obowiązku właściwego utrzymania linii kolejowej miały charakter ogólny – nie przewidywały wprost możliwości kolizji opisanej w tej sprawie. Nie ma w nich mowy o trybie postępowania stron w wypadku powalenia drzewa na tory i nie ma sprecyzowania, czy wichura skutkująca takim powaleniem jest nazwaną tam tylko ogólnie sytuacją nadzwyczajną lub kryzysową, zwalniającą pozwanego od odpowiedzialności. W ocenie Sądu, interpretacja treści tej umowy i wskazywanego w niej Regulaminu byłaby w oderwaniu od innych okoliczności sprawy (Sąd ma tu na myśli zawarcie kolejnej umowy między stronami) bardzo trudna bez wiedzy specjalnej odnoszącej się do realiów pracy na kolei. W sytuacji jednak, gdy materiał dowodowy zawiera bezsporną treść nowej umowy, ta wiedza specjalna przestaje być konieczna, ponieważ z nowych zapisów umownych można odczytać intencje stron towarzyszące zawarciu umowy dołączonej do pozwu. Skoro w umowie z 2011 r. strony nałożyły na pozwanego odpowiedzialność za szkodę wywołaną kolizją pojazdu kolejowego powoda z powalonym drzewem, uznały, że obiektywne (w tym organizacyjne i techniczne) aspekty pracy na kolei w wyższym stopniu przemawiają za tym, by czuwaniem nad „drożnością” linii kolejowej zajmował się pozwany, a nie powód. Najwyraźniej to pozwany ma w tym względzie większe możliwości. Inaczej tego się wytłumaczyć nie da, jeśli weźmiemy pod uwagę, że w grę wchodzi najwyższe wartości – życie i zdrowie ludzi, które mogą być zagrożone katastrofą kolejową. Z pewnością nie chodzi więc o to, która ze stron poczyniła drugiej po prostu ustępstwa w tym względzie, godząc się na przyjęcie dodatkowego ciężaru umownego. Ponieważ umowa późniejsza obowiązek ten sprecyzowała, należy uznać, że obowiązek ten powinien być już przewidziany wprost (a nie tylko ogólnie) w umowie wcześniejszej, a nie został nie dlatego, że zamiar stron był wówczas inny, lecz dlatego że dopiero w trakcie jej wykonywania powstały lub nasiliły się spory między stronami na tle przewróconych na tory drzew. Umowę z 2011 r. można dla celów wykładni potraktować umownie w kategoriach nowelizacji umowy wcześniejszej. W ocenie Sądu, nowelizacja ta może (i w tym przypadku powinna) służyć za metodę wykładni umowy wcześniejszej.

Cel dokonania zmiany doprecyzowującej w przepisach prawa (a można to odnieść odpowiednio do zmiany w umowie) opisuje się w orzecznictwie następująco: „nowelizacja ta (...) polegała (...) jedynie na jego uzupełnieniu. Zdaniem Sądu, powyższy zabieg legislacyjny nie kreował nowej, odmiennej od dotychczasowej, normy prawnej, lecz miał jedynie charakter wyjaśniający, a jego celem było usunięcie, mogących powstać na gruncie dotychczasowego brzmienia tego przepisu, wątpliwości interpretacyjnych i sporów na tym tle (wyrok z 11.06.2007, (...) SA/Wa (...), LEX nr 402773, wyrok WSA z 10.05.2007, (...) SA/Wa (...), LEX nr 339567 – cyt. za: Dr A. B., dr hab. Z. T., Zmiana w przepisach jako argument w dyskursie interpretacyjnym, www.wpia.us.edu.pl)

Wobec tego za nieistotne dla rozstrzygnięcia Sąd uznał argumenty pozwanego związane z obowiązkami maszynisty i przewoźnika, zawarte w piśmie procesowym z 19.11.2013 r. oraz dołączone tam dokumenty. Chodzi tu o pismo kontrolera ruchu o obowiązkach maszynisty oraz traktującą również o tym Instrukcję obowiązującą u pozwanego. Byłyby one być może istotne, gdyby pozwany zarzucał w tym procesie naruszenie zasad bezpieczeństwa przez maszynistę powoda, a argumenty takie nie padły. Bez znaczenia jest też fakt, czy – jak podnosi pozwany – dokonał on w listopadzie i grudniu 2009 r. wycinki drzew i krzewów wzdłuż spornej tu linii kolejowej, ponieważ z przeprowadzonego wyżej wyводу wynika, że na gruncie spornej umowy kolizja pojazdu kolejowego powoda z powalonym drzewem, skutkująca uszkodzeniem pojazdu powoda, rodzi po stronie pozwanego obowiązek pokrycia strat powoda z tego tytułu niezależnie od zachowania czy niezachowania należytej staranności (niezależnie od zawinienia).

Stosownie do treści art. 473 k.c. ustawa lub umowa może rozszerzyć krąg okoliczności, za które dłużnik będzie zobowiązany ponosić odpowiedzialność. W konsekwencji może on być obciążony odpowiedzialnością nie tylko za szkody spowodowane jego zawinionym zachowaniem. Za jak najbardziej dopuszczalne rozwiązanie należy uznać możliwość, iż odszkodowanie za nienależyte wykonanie umowy będzie przysługiwać wierzycielowi także wtedy, gdy niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy będzie następstwem innych okoliczności niż tylko zawinione zachowanie dłużnika (J. J., O umownych modyfikacjach podstawy odpowiedzialności odszkodowawczej dłużnika, KPP 2007, z. 3,

s. 801; R. P., O potrzebie nowelizacji kodeksu spółek handlowych, cz. I, Pr. Sp. 2003, nr 2, s. 2 - przytoczone za: Z. G., Komentarz do art. 471 k.c., LEX).

W tym przypadku tak właśnie się stało. Umowa rozszerzyła odpowiedzialność pozwanego za powalone drzewa, uniezależniając ją od zawinienia. Pozostałe przesłanki art. 471 k.c. zostały spełnione. Szkoda i jej wysokość były bezsporne, podobnie jak zdarzenie wywołujące szkodę i związek przyczynowy pomiędzy nimi. Podstawą prawną wyroku jest art. 471 k.c. i art. 481 §1 i 2 k.c.

O kosztach procesu orzeczono zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu wyrażoną w art. 98 i 99 k.p.c. (koszty zastępstwa procesowego wg norm przepisanych plus opłata od pełnomocnictwa procesowego i opłata od pozwu).

SSR Rafał Kubicki