

Sygnatura akt VIII Ga 36/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 17 marca 2017 roku

Sąd Okręgowy w Szczecinie VIII Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSO Anna Budzyńska

Sędziowie: SO Leon Miroszewski (spr.)

SR del. Aleksandra Wójcik-Wojnowska

Protokolant: stażysta Paulina Rynkiewicz

po rozpoznaniu w dniu 17 marca 2017 roku w Szczecinie

na rozprawie

sprawy z powództwa R. G. i J. B.

przeciwko (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w S.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanej od wyroku Sądu Rejonowego Szczecin - Centrum w Szczecinie z dnia 3 listopada 2016 roku, sygnatura akt X GC 1414/14

I. zmienia zaskarżony wyrok w punkcie I, w ten sposób, że zasądza od pozwanej na rzecz powodów J. B. i R. G. kwotę 12.238,50 (dwanaście tysięcy dwieście trzydzieści osiem 50/100) euro z ustawowymi odsetkami, a od 1 stycznia 2016 roku z ustawowymi odsetkami za opóźnienie, od dnia 22 kwietnia 2014 roku, a w pozostałej części powództwo oddala;

II. oddala apelację w pozostałej części;

III. zasądza od pozwanej na rzecz powodów kwotę 2.700 zł (dwa tysiące siedemset złotych) tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.

SSR del. A. W. SSO A. B. SSO L. M.

Sygnatura akt VIII Ga 37/17

UZASADNIENIE

Powodowie J. B. i R. G. wnieśli 5 września 2014 r. pozew przeciwko (...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w S. o zapłatę kwoty 12.738,50 euro z odsetkami ustawowymi liczonymi od 22 kwietnia 2014 roku i kosztami postępowania. Uzasadniając żądanie pozwu powołali się na umowę transportową z pozwaną, przedmiotem której było świadczenie przez powodów na rzecz pozwanej usług polegających na transporcie pontonem morskim dwóch elementów konstrukcji ze S. do V.. Twierdzili, że wykonali usługę i w związku z tym wystawili 3 faktury VAT na łączną kwotę 116.796,50 euro – każda z 14 dniowym terminem płatności. Pozwana uściła na rzecz powodów kwotę 104.058 euro, kwestionując następujące należności ujęte w ww. fakturach VAT – 500 euro tytułem kosztów dodatkowego balastowania, 4.674 euro – tytułem kosztów przedłużenia postoju pontonu w porcie o 1 dzień oraz wskazali, że

pozwana niezasadnie obciążyła ich kwotą 30.258 zł, którą potrąciła z należnym im wynagrodzeniem. Wreszcie powodowie wskazali, że spór sprowadza się do zasadności kosztów związanych z przestojem pontonu i holownika w wyniku konieczności korekty balastowania, podkreślając, że strony umówiły się tylko o usługę transportu, zaś za czynności związane z załadunkiem odpowiadała pozwana, na której spoczywał nadzór nad załadunkiem, co oznacza, że to ona powinna ponieść dodatkowe koszty związane z przedłużającym się załadunkiem.

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenia kosztów postępowania. Przyznała, że strony zawarły umowę na usługę transportową opisaną pozwem, twierdziła jednak, że w wyniku podstawienia do załadunku nieprzygotowanej jednostki pływającej i braku kontroli zanurzenia usługa została wykonana nienależycie. Jej zdaniem kontrola balastowania pontonu, sprawdzanie stopnia jego zanurzenia spoczywało na osobie wyznaczonej przez powodów do obsługi instalacji balastowej, zatem uderzenie jednostki pływającej w dno i jej przechylenie na lewą burzę spowodowane było zaniedbaniem obowiązków przez powodów. Stwierdziła, że nie ponosi odpowiedzialności za koszty związane z pracą pompiażarza, ustalone przez powodów na kwotę 500 euro i przestój jednostki w porcie w kwocie 3800 euro powiększonej o VAT, nadto doznała szkody obejmującej kwoty: 12.000 zł netto – tytułem dwukrotnego poniesienia barki dźwigiem stoczniovym, 7.800 zł – w związku koniecznością oddelegowania do pracy pracowników pozwanej wykonujących czynności zlecone przez rzeczoznawcę kontrolującego stan i poprawność załadunku jednostki – łącznie 78 godzin po stawce 100 zł za godzinę, 1.800 zł tytułem wynagrodzenia za nadzór elektryka 18 godzin po stawce 100 zł, wynajem pompy balastowej wraz z koniecznością oddelegowania pracownika – 1.000 zł powiększone o VAT, koszt nurka 1.000 zł powiększony o VAT.

Wyrokiem z dnia 3 listopada 2016 roku w sprawie X GC 1414/14 Sąd Rejonowy Szczecin-Centrum w Szczecinie w punkcie I zasądził od pozwanej na rzecz powodów solidarnie kwotę 12.738,50 euro wraz z ustawowymi odsetkami (określonymi od 1 stycznia 2016 r. jako odsetki ustawowe za opóźnienie) liczonymi od dnia 22 kwietnia 2014 r., natomiast w punkcie II zasądził od pozwanej na rzecz powodów solidarnie kwotę 6.262 zł tytułem kosztów procesu.

Sąd Rejonowy ustalił, że w dniu 18 lutego 2014 roku pozwana zawarła z powodami, prowadzącymi działalność gospodarczą w formie spółki cywilnej pn. (...) w S., umowę, na podstawie której powodowie zobowiązali się do wykonania na rzecz pozwanej usługi w postaci transportu pontonem morskim 2 elementów konstrukcji o wymiarach 40 x 32 x 5,3 każdy i łącznej masie ok. 840 ton na trasie S. (Polska) na bazie od (...) astowed” do V. (Holandia) na bazie (...) free out”, nieobejmującej kosztów załadunku i mocowania oraz wyładunku i rozmocowywania, w tym czyszczenia pontonu ze spawów. Wynagrodzenie za wykonanie usługi zostało ustalone ryczałtowo na kwotę 171.000 euro. Zgodnie z umową cena za usługę obejmowała: Fracht na warunkach (...), Mobilizację pontonu (...) LTD.I - (...) do S. nabrzeże Wulkan oraz demobilizację pontonu z V., koszty portowe zestawu holownik/ponton w S., czas dozwolony na załadunek 48 godzin (...), co oznacza liczenie czasu załadunku w dni robocze, soboty, niedziele i święta, czas dozwolony na wyładunek w V. 24 godziny (...), co oznacza liczenie czasu wyładunku w dni robocze, soboty, niedziele i święta, czas wynajęcia pontonu dla frachtu jak w pkt nr 2 wynosi 14 dni, rozpoczyna się od wejścia pontonu na redę w Ś. i obejmuje: 2 dni - na załadunek konstrukcji w S.; 5 dni - czas rejsu z ładunkiem S./V. przez Kanał K.; 1 dzień - wyładunek konstrukcji w V.; 6 dni - powrót/demobilizacja pontonu przez Kanał K. do G./G.. W punkcie 2.2 m.in. wskazano także koszt postoju pontonu powyżej 14 dni ustalono na kwotę 3.800 euro netto za każdy rozpoczęty dzień, postój holownika związany z postojem pontonu ustalono na kwotę 150 euro/h - w przypadku postoju w porcie i 250 euro/h - w przypadku postoju w morzu. W pkt 3 wskazano, że do obowiązków zleceniobiorcy (powodów) należało: podstawienie pontonu (...) pod załadunek w S. nabrzeże Wulkan/Pochylnia w dniu 26 lutego 2014 pod warunkiem pogody - możliwość przesunięcia daty podstawienia pontonu o kilka dni potwierdzone do dnia 20.02.2014, dostarczenie kompletnego i nieuszkodzonego ładunku do miejsca przeznaczenia, natychmiastowe informowanie Zleceniodawcy o wszelkiego rodzaju trudnościach/opóźnieniach, które wynikną w trakcie realizacji transportu oraz dotyczących realizacji całej niniejszej umowy, wykonanie wszelkich innych czynności, nie wymienionych wyżej, a koniecznych do zrealizowania kompletnego i całkowitego wykonania przedmiotu niniejszej umowy. Z kolei wśród obowiązków zleceniodawcy (pозwanej) wskazano: informowanie Zleceniobiorcy z właściwym wyprzedzeniem o terminie gotowości ładunku do transportu, załadunek konstrukcji suwnicą na Pochylni Wulkan bez obecności holownika tak by

konstrukcje wystawały po załadunku tylko z jednej tej samej burty, zamocowanie i zabezpieczenie konstrukcji zgodne z instrukcją eksperta, wyczyszczenie pontonu w G./G. po wyładunku ze spawów zgodnie z wymogami eksperta.

Przed zawarciem umowy strony prowadziły rozmowy dotyczące nawiązania współpracy. Powodowie złożyli pozwanej ofertę kompleksowego wykonania usługi transportowej, obejmującą również załadunek i ofertę dodatkową w zakresie pełnienia nadzoru nad załadunkiem, jednakże pozwana nie skorzystała z oferty powodów oraz zdecydowała się na samodzielne przeprowadzenie czynności załadowniczych, zaś wykonywanie nadzoru nad poprawnością załadunku wg wcześniej przygotowanego przez niego planu i czynności zmierzających do wystawienia listu zleciła J. G. (1).

Strony postępowania były w bieżącym kontakcie i przekazywały sobie wzajemnie wszelkie niezbędne informacje dotyczące danych technicznych holownika i pontonu, które następnie przekazywane były J. G. (1), a ten miał sporządzić plan załadunku. W związku z tym na zapytanie przedstawiciela pozwanej o możliwości wstępnego zabalastowania rufy, powód R. G. poinformował, że z uwagi na fakt, że ponton nie może płynąć z przechylem na jedną z burt, balastowanie odbędzie się podczas załadunku lub przed, jeżeli będzie taka konieczność. Zgodnie z umową powodowie na czas załadunku zapewnili udział osoby (pompiarza), która miała czuwać nad balastowaniem jednostki podczas załadunku. P. pozostawał w dyspozycji pozwanej i nadzorującego załadunek J. G. (1).

28 lutego 2014 r. powodowie podstawili ponton do miejsca załadunku. Miejsce cumowania zostało wyznaczone przez pracowników pozwanej. Zarówno przedstawiciele pozwanej, jak survey J. G. (1) w chwili podstawienia jednostki nie zgłaszali zastrzeżeń co do poprawności jej przygotowania do transportu oraz głębokości jego zanurzenia. Ponton został wprowadzony dziobem w głąb pochylni. Miejsce jego zacumowania zostało określone przez pracownika pozwanej. Załadunek i mocowanie pierwszej konstrukcji zakończyło się nad ranem w dniu 1 marca 2014 roku. Początkowo czynności załadownicze, podczas których obecny był survey J. G. (1), przedstawiciele pozwanej J. C. i L. S. i osoba ze strony powodów na stanowisku pompiarza, przebiegały bez zakłóceń. W związku z tym, że zasięg suwnicy nie pozwalał na przystąpienie do załadunku drugiej sztuki konstrukcji na części rufowej pontonu, przy użyciu dwóch holowników ponton został wyprowadzony z doku i po odpowiednim obróceniu ponownie wprowadzony w celu dokończenia załadunku. Miejsce zacumowania zostało wyznaczone przez pracownika pozwanej. Czynności załadownicze zostały zakończone w dniu 2 marca 2014 roku.

3 marca 2014 r. podczas próby wyprowadzenia pontonu z pochylni okazało się, że ponton osiadł na dnie pochylni, w związku z czym pozwana podjęła decyzję o „uniesieniu go na głębszą wodę” przy pomocy dźwigu stoczniowego. Uniesienia pontonu dokonano dwukrotnie, albowiem po pierwszym pontonowi nie została przywrócona pływalność. Po wyprowadzeniu pontonu z pochylni i jego zacumowaniu na nabrzeżu postojowym okazało się, że ponton jest przechylony na lewą burtę o ok. 40%, w związku z czym konieczna okazała się korekta balastowania jednostki, która trwała kilka godzin. Pozwana w celu prawidłowego wybalastowania pontonu z ładunkiem zaangażowała także nurka i własnych pracowników, a ponadto wynajęła pompę wraz z osobą obsługującą.

Po zakończonych czynnościach załadowniczych i balastujących J. G. (1) sporządził certyfikat, umożliwiający wypłynięcie jednostki i rozpoczęcie transportu. 4 marca 2014 roku, a zatem dzień później niż zakładano, Kapitanat (...) zezwolił na wyjście zestawu składającego się z pontonu i holownika z portu.

Po wykonaniu usługi powodowie za pośrednictwem poczty e-mail przesłali pozwanej zestawienie kosztów wynikowych zgodnie z zawartą umową. W przesłanym zestawieniu uwzględniono dodatkowy koszt postoju jednostki w wysokości 3800 euro netto i kwotę 500 euro tytułem kosztów dodatkowego balastowania, a następnie wystawili pozwanej trzy faktury VAT nr: (...), (...), (...) na łączną kwotę 116.796,50 euro z terminem płatności 14 dni od dnia doręczenia faktury. Wszystkie zostały pozwanemu doręczone 7 kwietnia 2014 roku. W fakturze VAT nr (...) powodowie obciążyli pozwaną dodatkowo kwotą 3.800 euro netto (4.674 euro brutto), w związku z dodatkowym postojem jednostki pływającej w porcie, zaś w fakturze VAT (...) kwotą 500 euro tytułem kosztów dodatkowego balastowania.

W odpowiedzi pozwana zakwestionowała powyższe zestawienie kwot, a ponadto poinformowała, że w wyniku wadliwie przeprowadzonej operacji balastowania barka osiadła na dnie oraz po jej „uwolnieniu” ujawnił się przechył na lewą burtę. Pozwana wskazała, że w związku z tym poniosła dodatkowy koszt w łącznej wysokości 24.600 zł netto,

uprzedzając, że powodowie kosztem tym zostaną obciążeni i wraz z pismem z 18 kwietnia 2014 r. odesłała powodom faktury VAT nr (...) domagając się ich korekty co do wartości nieuznanych przez nią należności.

15 kwietnia 2014 r. pozwana wystawiła powodom fakturę VAT nr (...) roku na kwotę 24.600 zł netto (30.258 zł brutto) tytułem dodatkowych kosztów związanych z wadliwym balastowaniem pontonu przy realizacji transportu do V. (NL), na które złożyły się: 12.000 zł netto tytułem dwukrotnego podniesienia barki dźwigiem stoczniovym, 7.800 zł netto tytułem robocizny przy przeholowaniu, 1.800 zł netto tytułem kosztów nadzoru elektryka przy dodatkowym balastowaniu, 1.000 zł tytułem kosztów wynajmu pompy od E. wraz z obsługą oraz kwota 1.000 zł tytułem kosztów wynajmu nurka w zakresie przeglądu barki i wydania opinii. Powodowie zakwestionowali prawidłowość obciążenia, zwracając uwagę, że zakres usługi obejmował jedynie transport pontonem bez czynności związanych z załadunkiem, a nadto zlecenie nie obejmowało nadzoru nad załadunkiem w S.

W prowadzonej wymianie korespondencji strony spierały się na kim spoczywał obowiązek należytego wybalastowania pontonu, powodach, czy pozwanej.

Pismem z 27 czerwca 2014 r. powodowie wezwali pozwaną do zapłaty kwoty 116.796,50 euro. W odpowiedzi pismem z 11 lipca 2014 r. pozwana poinformowała powodów, że w dalszym ciągu nie uznaje należności w kwotach 500 euro i 4.674 euro i po odliczeniu tych kwot należność za wykonaną usługę wyniesie 111.622,50 euro, przy czym w związku z kompensatą wzajemnych roszczeń z tytułu kosztów poniesionych w związku z wadliwym balastowaniem w kwocie 30.258 zł brutto (7.185,13 euro) do zapłaty pozostaje kwota 104.437,38 zł, deklarując zapłatę należności we wskazywanej wysokości. 17 lipca 2014 roku pozwana dokonała na rzecz powodów zapłaty kwoty 104.058 euro.

Dalej Sąd Rejonowy ustalił, że ponton został przygotowany do przewozu pod względem statecznościowym poprawnie. Wprowadzając go do miejsca załadunku tj. pochylni (...) na terenie dawnej stoczni, należało zachować bezpieczną jego stateczność to jest właściwe napełnienie zbiorników balastowych (ilość wód i jej rozłożenie w zbiornikach), biorąc pod uwagę dopuszczalne jego zanurzenie zależne od głębokości pochylni. Balastowanie pontonu zostało przeprowadzone w sposób niewłaściwy. W procesie załadowniczym dwóch elementów konstrukcyjnych (ładunek ponadgabarytowy) zaangażowanych było wiele osób, nie zawsze ze sobą właściwie współpracujących. Sąd Rejonowy zwrócił uwagę na niewłaściwą obsługę systemu balastowego przez osobę wyznaczoną – „pompiarza”, brak współpracy „pompiarza” z kapitanem zestawu holowniczego oraz zaangażowanymi w procesie załadowniczym osobami; brak kontroli zanurzenia pontonu przez osobę odpowiedzialną – „pompiarza”; niesprawdzenie zanurzenia pontonu przez kapitana zestawu przed podjęciem manewrów związanych z wyjściem zestawu z miejsca zakończenia załadunku; przeładowanie pontonu (ładunek plus nadmiar balastu), które było bezpośrednią przyczyną jego osadzenia na gruncie w miejscu załadunku.

Opierając się na przeprowadzonej w postępowaniu opinii biegłego sądowego J. F. Sąd Rejonowy stwierdził, że w trakcie operacji załadunkowej, która z uwagi na zasięg suwnicy odbywała się w dwóch etapach, należało prowadzić prace balastowe związane z utrzymaniem pontonu na równej stępce lub o trymie zgodnym z nachyleniem pochylni biorąc pod uwagę dostępne głębokości oraz tzw. „zapas wody pod stępką” – kontrola zanurzenia w czterech punktach: (...), (...), TrLB i TrPB. Brak takiej kontroli przez osobę sprawującą nadzór nad załadunkiem spowodował osadzenie lewej burty pontonu na dnie pochylni. Dalej za biegły Sąd pierwszej instancji stwierdził, że za proces balastowania odpowiedzialny jest zespół: „pompiarz” - ekspert, przy czym główna odpowiedzialność ponosi ekspert, jako osoba specjalnie do tego przygotowana, działająca w oparciu o przygotowane dokumenty statecznościowe.

Czynności podjęte po załadunku dwóch elementów konstrukcyjnych i stwierdzeniu, że ponton osiadł, w tym zatrudnienie nurka, na dnie pochylni były uzasadnione. Koszty operacji wyszczególnionych w fakturze (...) Sp. z o.o. nr 10/04/2014 zarówno w wysokości stawek jak i liczby przepracowanych godzin są uzasadnione.

Dokonując oceny prawnej Sąd Rejonowy w pierwszej kolejności stwierdził, że roszczenie powodów dotyczyło ich wynagrodzenia w związku z wykonaną usługą transportu morskiego na trasie S. (Polska) – V. (Holandia), w oparciu o zawartą w dniu 18 lutego 2014 roku umowę frachtową. Do tej umowy należy stosować art. 103 Kodeksu morskiego,

zgodnie z którym przez umowę przewozu ładunku przewoźnik podejmuje się, za wynagrodzeniem, przewiezienia rzeczy drogą morską.

Dalej Sąd I instancji wskazał, że w rozumieniu tego Kodeksu przewoźnikiem morskim jest podmiot, który podejmuje się, we własnym imieniu, za wynagrodzeniem, przewiezienia rzeczy drogą morską. Przewoźnikiem może być przy tym zarówno armator statku, którym przewóz jest realizowany, jak i pomiot, który armatorem nie jest, ale dysponuje statkiem. Z kolei frachtujący może być czarterującym lub bukującym. W umowie czarterowej przewoźnik oddaje całą lub określoną część przestrzeni ładunkowej statku pod ładunek na jedną lub kilka podróży. W umowie statek, którym przewóz ma nastąpić, jest określony. Z kolei umowa bukingowa dotyczy przewozu poszczególnych rzeczy lub ładunku określonego według rodzaju, ilości, miary lub wagi i powszechnie jest wykorzystywana w żegludze liniowej. Na gruncie niniejszej sprawy niewątpliwie łączącą strony postępowania umowę należało zakwalifikować jako czarterową.

Następnie Sąd Rejonowy zaznaczył, że przy przewozie morskim odrębną pozycję zajmuje załadowca. Jest to osoba, która w wykonaniu obowiązku frachtującego dostarcza przewoźnikowi ładunek do przewozu. Co istotne funkcję załadowcy może również pełnić sam frachtujący, wówczas to on jest odpowiedzialny za czynności związane z dostarczeniem ładunku do przewozu oraz jego załadunkiem i mocowaniem, co też miało miejsce na gruncie niniejszej sprawy.

Sąd I instancji uznał stan faktyczny rozpoznanej sprawy za w zasadzie bezsporny. Pozwana w toku postępowania przyznała, że zawarła z powodami opisaną pozwem umowę. Pozwana nie kwestionowała zarówno faktu wykonania umowy przez powodów, jak i – za wyjątkiem kwot 3.800 euro powiększonej o VAT i 500 euro – wysokości należnego im wynagrodzenia. Spór, jaki toczyły strony koncentrował się wokół kwestii odpowiedzialności za niewłaściwe balastowanie ładunku, a w konsekwencji także za poniesione w związku z tym dodatkowe koszty, które po stronie powodowej wyniosły kwotę łącznie 5.174 euro, zaś po stronie pozwanej 30.258 zł (7.185,13 euro), a także kwestii skuteczności dokonanego przez pozwaną potrącenia tej ostatniej kwoty.

Rozstrzygając sprawę Sąd Rejonowy w pierwszej kolejności sięgnął do postanowień umowy pomiędzy stronami, zgodnie z którą zobowiązanie powodów dotyczyło wykonania transportu pontonem morskim 2 elementów konstrukcji o wymiarach 40 x 32 x 5,3 każdy i łącznej masie ok. 840 ton na trasie S. (Polska) na bazie od (...) astowed” do V. (Holandia) na bazie (...) free out”, tj. nieobejmującej kosztów załadunku i mocowania oraz wyładunku i rozmocowywania, w tym czyszczenia pontonu ze spawów. W punkcie 3 strony doprecyzowały swoje wzajemne obowiązki ustalając, że do obowiązków przewoźnika (powodów) należą: podstawienie pontonu (...) pod załadunek w S. nabrzeże Wulkan/Pochylnia w dniu 26 lutego 2014 roku, dostarczenie kompletnego i nieuszkodzonego ładunku do miejsca przeznaczenia oraz wykonanie wszelkich innych czynności, nie wymienionych wyżej, a koniecznych do zrealizowania kompletnego i całkowitego wykonania przedmiotu niniejszej umowy. Z kolei wśród obowiązków zleceniodawcy (pозwanej) wskazano: informowanie zleceniobiorcy z właściwym wyprzedzeniem o terminie gotowości ładunku do transportu, załadunek konstrukcji suwnicą na Pochylni Wulkan bez obecności holownika tak by konstrukcje wystawały po załadunku tylko z jednej i tej samej burty, zamocowanie i zabezpieczenie konstrukcji zgodne z instrukcją eksperta wyczyszczenie pontonu w G./G. po wyładunku ze spawów zgodnie z wymogami eksperta.

W ocenie Sądu Rejonowego przytoczona wyżej treść umowy jednoznacznie wskazuje, że powodom został zlecony jedynie transport ładunku, zaś wszelkie pozostałe kwestie związane z jego prawidłowym załadunkiem i mocowaniem spoczywały na pozwanej (frachtującej), czemu w zasadzie w toku postępowania pozwana się nie sprzeciwiała, wskazując jedynie, że powodowie prócz wykonania transportu na warunkach opisanych w umowie zobowiązani byli do prawidłowego wykonania czynności balastowania pontonu transportowego w sposób umożliwiający bezpieczny transport. W ocenie Sądu pierwszej instancji z treści korespondencji pomiędzy stronami nie sposób wywieść umownej deklaracji powodów o wykonaniu w ramach umowy balastowania jednostki, co najwyżej z treści tej wiadomości wywnioskować można czas w którym balastowanie zostanie przeprowadzone i okoliczności jakie sprzeciwiają się wcześniejszemu przeprowadzeniu tych czynności (brak możliwości przemieszczania się statku z przechyłem na jedną z burt). Sąd co prawda zwrócił uwagę, że powodowie w ramach zawartej umowy zobowiązani byli do zorganizowania osoby odpowiedzialnej za balastowanie jednostki – „pompiarza”, jednak także i to w ocenie Sądu

Rejonowego okazało być się niewystarczające dla przyjęcia, że czuwanie nad prawidłowością balastowania leżało po ich stronie i w związku z tym spoczywa na nich odpowiedzialność za wadliwe wykonanie tych czynności. W ocenie Sądu I instancji zebrany w sprawie materiał dowodowy, w tym w zasadzie spójne zeznania świadków, pozwoliły stwierdzić, że oddelegowanemu do pracy przy załadunku pompierzowi powierzono przede wszystkim czynności faktyczne związane z obsługą zbiorników balastujących. Brak jest przy tym dowodów, jakoby ów pompierz posiadał chociażby plan załadunku, który prócz obsługi zbiorników balastowych umożliwiałby mu kontrolowanie stopnia zanurzenia i poprawności balastowania, w szczególności wobec faktu, że pozwana – jako podmiot niemający doświadczenia w zakresie organizowania tego rodzaju przewozów – w celu kontrolowania poprawności czynności załadowczych zatrudniła specjalistę J. G. (2). Logicznym zatem jest stwierdzenie, że skoro pozwana powierzyła nadzór wykwalifikowanemu do tego fachowcowi, to pozostałe osoby biorące udział w czynnościach załadowczych pozostawały w jego dyspozycji i zobowiązane były do wykonywania jego poleceń. W przeciwnym razie, a więc przy przyjęciu, że nadzorujący czynności załadowcze fachowiec nie miał wpływu na czynności wykonywane przez pozostałe osoby w procesie załadunku, w tym pompierza, a jego rola miała się sprowadzać wyłącznie do wystawienia stosownego certyfikatu umożliwiającego rozpoczęcie transportu (jak usiłowała wywodzić pozwana), jego obecność w porcie w czasie załadunku byłaby pozbawiona sensu, albowiem wykonywana przez niego kontrola miałaby charakter następczy i ewentualnie korygujący.

W nawiązaniu do powyższych rozważań Sąd Rejonowy stwierdził także, że o obowiązkach przewoźnika w transporcie morskim stanowi art. 110 k.m. i następnie. I tak zgodnie z art. 110 k.c. przewoźnik obowiązany jest dołożyć należytej staranności, aby przy rozpoczęciu podróży statek był zdalny do żeglugi, właściwie wyposażony, zaopatrzony i obsadzony załogą, a ponadto, aby jego ładownie, chłodnie oraz wszelkie inne pomieszczenia, do których są ładowane towary, były przed rozpoczęciem podróży przygotowane i doprowadzone do stanu odpowiedniego do przyjęcia, przewozu i zabezpieczenia ładunku, stosownie do jego właściwości. Z kolei wedle art. 111 k.m. przewoźnik obowiązany jest podstawić statek gotowy do ładowania w ustalonym miejscu i czasie oraz pozostawić go tam na przewidziany okres ładowania, a gdy został umówiony przestój – także na okres przestoju. Wedle zaś art. 112 § 2 zdanie pierwsze k.m. jeżeli przewóz opiera się na umowie czarterowej, przewoźnik obowiązany jest podstawić statek według wskazania czarterującego w miejscu odpowiednim, bezpiecznym i dostępnym bez trudności dla podejścia statku, dla jego pozostawiania tam i wyjścia z ładunkiem bez przeszkód.

Sąd I instancji uznał, że przytoczone przez niego przepisy określają zakres czynności niezbędnych do przeprowadzenia przez przewoźnika, w związku z przyjęciem ładunku do przewozu drogą morską i nakładają na niego przede wszystkim obowiązek dołożenia należytej staranności w zakresie przygotowywania jednostki pływającej, która ładunek ma przewozić. W odniesieniu do powyższego wskazać należało, że materiał dowodowy zebrany w sprawie, w tym w szczególności spójne w tym zakresie zeznania świadków, wskazuje, że powodowie w tym zakresie dochowali należytej staranności. Słuchani w sprawie świadkowie zgodnie zeznali, że podstawiony do załadunku ponton był prawidłowo przygotowany i nikt przed rozpoczęciem załadunku nie zgłaszał w tym zakresie żadnych zastrzeżeń, w szczególności co do stopnia jego zanurzenia.

Dalej Sąd Rejonowy wskazał na art. 126 k.m., na który w toku postępowania powoływała się pozwana, a zgodnie z którym przewoźnik obowiązany jest dołożyć należytej staranności przy załadowywaniu ładunku na statek oraz dostarczyć odpowiednie podkłady, przegrody, maty i inny materiał konieczny do prawidłowego i odpowiedniego załadowania oraz rozmieszczenia i zabezpieczenia (zasztauowania) ładunku (§ 1) Ładunek umieszcza się na statku według uznania przewoźnika; umieszczenie ładunku na pokładzie wymaga zgody załadowcy, chyba że chodzi o ładunki przewożone w kontenerach zamkniętych, przyjmowanych na statek przystosowany do takiego przewozu, lub o ładunki, które zwyczajowo są przewożone na pokładzie (§ 2). Stwierdził, że wbrew twierdzeniom pozwanej wskazany przepis nie znajdował zastosowania w rozpoznanej sprawie, albowiem zgodnie z umową przeprowadzenie czynności związanych z załadunkiem spoczywało na pozwanej, a w konsekwencji to ona była odpowiedzialna za ich prawidłowe przeprowadzenie.

Niezależnie jednak od powyższych ustaleń, Sąd Rejonowy, mając na uwadze zgłoszone do przeprowadzenia wnioski dowodowe i konieczność zasięgnięcia wiadomości specjalnych w przedmiocie ustalenia rzeczywistych przyczyn

oparcia się pontonu o dno pochylni, dopuścił dowód z opinii biegłego sądowego J. F., polecając jednocześnie biegłemu udzielenie odpowiedzi na następujące zagadnienia dotyczące prawidłowości wybalastowania pontonu, poprawności jego przygotowania pod względem nawigacyjnym i technicznym do przyjęcia ładunku z uwagi na stan zanurzenia i głębokość akwenu przy nabrzeżu, a ponadto na okoliczność ustalenia celowości podjętych przez pozwaną działań, mających na celu przywrócenie pływalności jednostki i poniesionych w związku z tym kosztów ujętych w fakturze VAT nr (...).

W złożonej opinii biegły choć na wstępie stwierdził, że materiał dowodowy zebrany w sprawie, pomimo iż zawierał istotne braki w dokumentacji, uniemożliwiające de facto przeprowadzenie szczegółowej analizy procesu załadunkowego, to jednak pozwolił ustalić, że wybalastowanie pontonu zostało przeprowadzone w sposób niewłaściwy. Biegły zwrócił uwagę zaferowany przez strony materiał dowodowy wskazuje, iż że w procesie załadunkowym dwóch elementów konstrukcyjnych (ładunek ponadgabarytowy) zaangażowanych było wiele osób, nie koniecznie z sobą właściwie współpracujących. Biegły wyróżnił także następujące uchybienia w czynnościach załadunkowych: niewłaściwą obsługę systemu balastowego przez osobę wyznaczoną – „pompiarza”, brak współpracy „pompiarza” z kapitanem zestawu holowniczego oraz zaangażowanymi w procesie załadunkowym osobami; brak kontroli zanurzenia pontonu przez osobę odpowiedzialną – „pompiarza”; nie sprawdzenie zanurzenia pontonu przez kapitana zestawu przed podjęciem manewrów związanych z wyjściem zestawu z miejsca zakończenia załadunku oraz przeładowanie pontonu (ładunek plus nadmiar balastu), które było bezpośrednią przyczyną jego osadzenia na gruncie w miejscu załadunku.

Biegły wskazał także, że w czasie manewru wprowadzania pontonu pod ładunek pierwszego elementu nie sygnalizowano jakichkolwiek problemów, a zatem można domniemać poprawność jego przygotowania pod względem statecznościowym.

Sąd Rejonowy dodał, że w pisemnej opinii uzupełniającej, stanowiącej odpowiedź na zarzuty stron postępowania, biegły J. F. wyjaśnił, że jednostką na którą dokonywano załadunku był ponton, który swoją konstrukcją przypomina prostopadłościan, co oznacza, że wprowadzając go do miejsca załadunku tj. pochylni należało zachować bezpieczną jego stateczność tj. właściwe napełnienie zbiorników balastowych (ilość wód i jej rozłożenie w zbiornikach), biorąc pod uwagę dopuszczalne jego zanurzenie zależne od głębokości pochylni. Biegły wskazał przy tym, że w trakcie operacji załadunkowej, która z uwagi na zasięg suwnicy odbywała się w dwóch etapach należało prowadzić prace balastowe związane z utrzymaniem pontonu na równej stępce lub o trymie zgodnym z nachyleniem pochylni biorąc pod uwagę dostępne głębokości oraz tzw. „zapas wody pod stępką” - kontrola zanurzenia w czterech punktach: (...), (...), TrLB i TrPB. Brak takowej kontroli spowodował osadzenie lewej burty pontonu na dnie pochylni.

Z kolei w ustnej opinii uzupełniającej, biegły wskazał na konieczność współpracy surveya (J. G. (1)) i „pompiarza”, który jak wskazał biegły winien był stosować się do jego zaleceń, jako osoby nadzorującej poprawność ładunku. Biegły jednoznacznie przy tym oznaczył, że zasadniczo winę za ujawnione podczas załadunku nieprawidłowości ponosi zespół składający się z eksperta i pompiarza, ze szczególnym naciskiem na eksperta, jako osobę specjalnie do tego wynajętą. Wyjaśniając swoje stanowisko biegły zwrócił uwagę, że pompiarz – osoba fizyczna -robi to co mu się powie. I nie jest od tego, aby analizować polecenia eksperta. Biegły wskazał także, że samoistna odpowiedzialność pompiarza zostaje wykluczona z przyczyn technicznych. Biegły wskazał bowiem, że aby przeprowadzić skuteczną kontrolę zanurzeń, nadzór musi pełnić osoba znajdująca się poza pontonem, podczas gdy druga z osób – w tym wypadku pompiarz – reguluje poziom wody w zbiornikach balastowych i czyni to wedle obserwacji jednostki pływającej przez osobę znajdującą się na zewnątrz.

Sąd I instancji – pomimo zgłaszanych zarzutów – uznał opinię biegłego sądowego za przekonującą, a w konsekwencji mogącą stanowić podstawę dalszych ustaleń w sprawie. W ocenie Sądu Rejonowego opinia biegłego została prawidłowo osadzona w stanie faktycznym sprawy i odnosiła się do całokształtu zebranego w sprawie materiału dowodowego, a wnioski i spostrzeżenia biegłego, poparte doświadczeniem zawodowym okazały się być logiczne i zdaniem Sądu I instancji nie budziły żadnych zastrzeżeń co do ich rzetelności i poprawności przeprowadzonego procesu wnioskowania. Biegły w sposób analityczny przedstawił ujawniony w opinii sposób rozumowania i obszernie

wyjaśnił swoje stanowisko i zarówno w pisemnej opinii uzupełniającej, jak i ustnej, szczegółowo odnosząc się do zgłaszanych zarzutów, pomimo których konsekwentnie podtrzymywał swoje stanowisko.

Wobec braku kompetencji biegłego J. F. w zakresie ustalenia zasadności kosztów poniesionych przez pozwaną w związku z przeprowadzonymi czynnościami przywracającymi jednostce pływalność, Sąd Rejonowy przy uwzględnieniu dalszych wniosków dowodowych dopuścił także dowód z opinii biegłego sadowego T. G. (1), który w złożonej opinii stwierdził, że wartość wskazana w wystawionej przez pozwaną fakturze VAT nie odbiega od panujących cen rynkowych za wymienione w niej usługi i w związku z tym pozostaje uzasadniona. Sąd I instancji opinię biegłego sadowego uznał za wystarczającą i przekonywującą, choć ostatecznie – wobec później przedstawionych i doprecyzowanych wniosków biegłego J. F., nie miała ona wpływu na treść rozstrzygnięcia.

Uwzględniając bowiem spostrzeżenia biegłego sądowego J. F. Sąd I instancji stwierdził, że skoro czynności związane z balastowaniem pontonu były ściśle związane z procesem załadunku, za który odpowiedzialna była pozwana i nad którym czuwała wynajęta przez pozwaną, a niewątpliwie posiadająca odpowiednie kwalifikacje, osoba, to logicznym było przyjęcie, że działający na zlecenie powodów pompierz winien był wykonywać powierzone mu czynności zgodnie z zaleceniami osoby, która za poprawność załadunku odpowiadała. Sąd I instancji podkreślił jednak, że brak takowych zaleceń i założenie, że pompierz jest osobą w tym zakresie kompetentną, zdaniem Sądu Rejonowego, zbieżnym zresztą ze stanowiskiem biegłego, nie zwalnia eksperta, a zatem i załadowcy (pозwanej) od odpowiedzialności za poprawność przeprowadzonych czynności, w tym także tych związanych z balastowaniem, tym bardziej, że jak wynika z zeznań świadków J. G. (1) był obecny podczas załadunku, i jako osoba nadzorująca ten proces powinien nie tylko spostrzec, że w wyniku zbyt dużego obciążenia jednostki (zapełnienia zbiorników balastowych przez pompierza) stopień jej zanurzenia jest zbyt duży, ale w szczególności powinien wydać wówczas mu odpowiednie dyspozycje.

Rozstrzygając jeszcze pokrótce o samoistnej odpowiedzialności pompierza Sąd Rejonowy zwrócił uwagę, że o jako takiej można by było mówić co najwyżej w sytuacji w której pompierz mając świadomość zbyt dużego zanurzenia jednostki nie obniżył go. Mając jednak na uwadze, że zgromadzony w sprawie materiał dowodowy nie dał podstaw do ustalenia, że zaszły w niniejszej sprawie wskazane wyżej okoliczności, brak było podstaw do przyjęcia odpowiedzialności pompierza.

Nieobojętny pozostał przy tym również fakt, że wedle zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego powodowie w cenie frachtu niejako „udostępnił” pompierza w określonym wymiarze czasu (5 godzin). W ocenie Sądu I instancji, gdyby powodowie rzeczywiście przyjęli na siebie obowiązek związany z kontrolą poprawności załadunku w ramach należnego im wynagrodzenia, nie ograniczyliby czasu pracy pompierza, a co więcej, pozwana nie byłaby zobowiązana do pokrycia jego wynagrodzenia za czas przekraczający ów 5 godzin. Za nietrafnością twierdzeń pozwanej w tym zakresie dodatkowo świadczyły według Sądu Rejonowego także pozostałe okoliczności faktyczne poparte zeznaniami słuchanych w sprawie świadków i zgromadzonymi dowodami z dokumentów, nie należy bowiem tracić z pola widzenia, że powodowie złożyli pozwanej ofertę kompleksowego wykonania usługi, obejmującej także między innymi pieczę nad prawidłowością czynności załadowniczych, jednak pozwana z oferty powodów ostatecznie nie skorzystała i we własnym zakresie z zewnątrz zatrudniła osobę nadzorującą przebieg czynności.

W kontekście powyższego, Sąd Rejonowy stanął na stanowisku, że próba upatrywania odpowiedzialności powodów za nieprawidłowości przy kontroli poprawności załadunku, w tym w szczególności jego wadliwe balastowanie przez osobę mającą jedynie wiedzę techniczną, w sytuacji w której pozwana zleca te czynności posiadającemu odpowiednie kwalifikacje podmiotowi zewnętrznemu uznać należy co najmniej za nieuzasadnione i co więcej, jako sprzeczne z zasadami logicznego rozumowania.

Reasumując swoje rozważania Sąd Rejonowy uznał, że pomimo ustalenia przez biegłego T. G. (1), że wysokość poniesionej przez pozwaną szkody, na którą składały się koszty związane z koniecznością przeprowadzenia czynności zmierzających do przywrócenia wyczarterowanej jednostce pływalności, była wykazana, to wobec braku podstaw do przyjęcia odpowiedzialności powodów za nieprawidłowe balastowanie pontonu, skutkujące jego osadzeniem na dnie pochylni i ustalenie, że odpowiedzialność za prawidłowe przeprowadzenie tych czynności spoczywała na

pozwanej i działającym na jej zlecenie nadzorcy, wystąpienie pozwanej do powodów z roszczeniem powstałym z tego tytułu pozostało nieuzasadnione, a w konsekwencji dokonane przez nią potrącenie, nie mogło okazać się skuteczne. Podobnie Sąd I instancji ocenił odmowę zapłaty przez pozwaną powstałych po stronie powodów kosztów związanych z przedłużonym o 1 dobę przestojem jednostki i dodatkowym balastowaniem. Mając bowiem na uwadze brak winy powodów w nieprawidłowym balastowaniu pontonu, Sąd Rejonowy stwierdził, że obowiązek pokrycia kosztów w postaci opłaty za dodatkowy dzień postoju jednostki w porcie w kwocie 4.674 euro brutto i nieobjętego umową wynagrodzenia należnego pompierzowi w kwocie 500 euro, których wysokości pozwana de facto nie kwestionowała, spoczywał na pozwanej.

W tym stanie rzeczy Sąd Rejonowy uznał, że żądanie zapłaty pozostałej części należnego powodom wynagrodzenia w łącznej wysokości 12.738,50 euro okazało się uzasadnione, a w konsekwencji powództwo podlegało uwzględnieniu w całości. O odsetkach Sąd I instancji orzekł na podstawie art. 481 k.c.

Dokonując ustaleń stanu faktycznego Sąd Rejonowy oparł się na przedstawionych do akt postępowania dokumentów oraz zeznaniach słuchanych w sprawie świadków W. N., Z. K., J. C., L. S., J. G. (1), P. C., i przesłuchaniu powodów, do których wiarygodności Sąd nie miał wątpliwości. Sąd I instancji oparł się także na opinii biegłego J. F. przedstawionej łącznie w trzech opiniach, uznając je za rzetelne, logiczne i jasne. Sąd Rejonowy nie miał także wątpliwości co do poprawności wniosków przedstawionych przez biegłego T. G. (2), jednak z przyczyn opisanych już powyżej opinia ta ostatecznie okazała być się bez znaczenia dla rozstrzygnięcia.

Wydane przez Sąd Rejonowy rozstrzygnięcie o kosztach procesu znajdowało postawę prawną w 108 § 1 zdanie pierwsze w zw. z art. 98 § 1 k.p.c., który stanowi, że strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony. Na poniesione przez powodów koszty złożyły się: opłata od pozwu w kwocie 2.645 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika – 3 600 zł, zgodnie z § 6 pkt 5 w zw. z § 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz.U. z 2013 r. poz. 461).

Apelację od wyżej wskazanego wyroku Sądu Rejonowego Szczecin-Centrum w Szczecinie wniosła pozwana zaskarżając go w całości oraz podnosząc następujące zarzuty:

1) naruszenie przepisów postępowania tj. art. 233 § 1 k.p.c. poprzez:

a) wyprowadzenie z materiału dowodowego, a ściślej z zeznań świadków J. G. (1), J. C. i P. C. oraz zeznań powodów, wniosków z nich oczywiście niewynikających, a mianowicie ustalenie, że inżynier balastowy (pompiarz) będący podwykonawcą powodów był do dyspozycji świadka J. G. (1) i działał pod jego kierownictwem, podczas gdy wniosek taki jest sprzeczny z zeznaniami tego świadka, oraz świadków J. C., P. C., a także zeznań powoda R. G., z których wynika, że decyzje dotyczące balastowania podejmował armator (powodowie), że balastowaniem zajmował się wyznaczony przez powodów inżynier, a inżynier ten w ogóle nie podlegał kierownictwu świadka J. G. (1), zaś zakres nadzoru zlecony J. G. (1) obejmował załadunek, a nie balastowanie jednostki i rolę świadka nie było w ogóle kierowanie poszczególnymi pracami, lecz zdawczo-odbiorcze zaakceptowanie pontonu do podróży poprzez wystawienie certyfikatu na potrzeby ubezpieczeniowe;

b) przekroczenie zasad swobodnej oceny dowodów i reguł logicznego rozumowania i w konsekwencji bezpodstawne przyjęcie, że świadek J. G. (1) ze spółki (...) był osobą powołaną do kontrolowania i korygowania na bieżąco pracy pompierza – podwykonawcy powodów, gdyż jedynie wedle nieprawidłowej oceny Sądu I instancji nieprawdopodobnym było, aby świadek ten został przez pozwaną zatrudniony do wystawienia certyfikatu na rozpoczęcie transportu i dokonania w tym celu zdawczo-odbiorczej kontroli jednostki dopiero po zakończeniu procesu załadunku, podczas gdy dokładnie taki zakres obowiązków wynikał ze zlecenia udzielonego przez pozwaną firmie (...), z ramienia której ekspert J. G. (1) miał dokonać odbioru załadowanego już pontonu, zweryfikować jego gotowość do podróży i wystawić certyfikat na potrzeby ubezpieczeniowe, co wynika wprost zarówno z zeznań świadka J. G. (1), jak

i zeznań świadków J. C., L. S., P. C., a nadto z treści przedmiotowego certyfikatu wystawionego przez J. G. tj. (...) z dnia 3 marca 2014 r.;

c) poprzez uznanie za miarodajne i wprowadzenie do materiału dowodowego wyjaśnień biegłego J. F. złożonych przy okazji udzielania ustnej uzupełniającej opinii, w zakresie dotyczącym charakteru w jakim pozwana zatrudniła świadka J. G. (1) ze spółki (...) i jaki był jego zakres obowiązków i odpowiedzialności umownej, pomimo, że biegły nie został powołany na tę okoliczność i jak sam zeznał, nie znał w ogóle ani treści umowy łączącej pozwaną z J. G. (1) ani ustaleń stron w zakresie tego kto zatrudnia pompierza i mu płaci oraz za niego odpowiada, co w rezultacie dyskwalifikowało przydatność i wiarygodność wyjaśnień biegłego w tym zakresie – niezależnie od równoległego naruszenia art. 286 k.p.c. i art. 278 k.p.c. w tym zakresie (vide: zarzut 3 i 4 poniżej);

2) naruszenie przepisów postępowania tj. art. 231 k.p.c., poprzez przyjęcie za podstawę wyroku całkowicie błędnej konstrukcji domniemania faktycznego, a mianowicie bezpodstawne wyprowadzenie z faktu, że pozwana wykonywała załadunek pontonu, oraz z faktu, że balastowanie pontonu było wykonywane przez podwykonawcę powodów równoległe z załadunkiem, niczym nieuzasadnionego wniosku, że podwykonawca powodów musiał działać pod dyktando świadka J. G. i na ryzyko pozwanej, podczas gdy wniosek taki jest sprzeczny nie tylko z zeznaniami świadka J. G. (1), J. C., L. S., P. C. i powoda R. G., ale także sprzeczny z zasadami logicznego rozumowania i doświadczenia życiowego. Z okoliczności, że podwykonawca powodów balastuje jednostkę, gdy pozwana ładuje na nią swój towar bynajmniej nie wynika bowiem, że pozwana przyjmuje na siebie odpowiedzialność umowną za poprawność balastowania wykonywanego równoległe przez podwykonawcę powodów;

3) naruszenie przepisów postępowania to jest art. 286 k.p.c. w zw. z art. 233 § 1 k.p.c., które miało istotny wpływ na wynik postępowania, poprzez przekroczenie tezy dowodowej zawartej w postanowieniu o dopuszczeniu dowodu z ustnej uzupełniającej opinii biegłego J. F. i przesłuchanie biegłego na okoliczność tego (a) czyim podwykonawcą mógł być inżynier balastowy i pod czyim kierownictwem mógł pracować, oraz (b) jak powodowie i pozwana podzielili między siebie odpowiedzialność umowną za balastowanie, a następnie zaliczenie tych wyjaśnień w poczet materiału dowodowego i oparcie na nich rozstrzygnięcia, pomimo, iż zakres opinii biegłego nie obejmował wykładni treści umowy między Powodami i Pozwaną, ani tym bardziej między pomiędzy pozwaną, a spółką (...) (w tym świadkiem J. G. (1)), lecz wyłącznie określenie nawigacyjnych przyczyn uderzenia pontonu w dno akwenu, w tym oceny poprawności wybalastowania pontonu oraz poprawności jego przygotowania pod względem nawigacyjnym;

4) naruszenie przepisów postępowania to jest art. 278 k.p.c. w zw. z art. 233 § 1 k.p.c. poprzez zaliczenie w poczet materiału dowodowego ustnych spekulacji biegłego J. F. dotyczących możliwego umownego podziału odpowiedzialności za balastowanie, wyrażonych przy okazji udzielania ustnej opinii uzupełniającej, pomimo, że podział odpowiedzialności za balastowanie jednostki oraz odpowiedzialności umownej za skutki jego wadliwego wykonania, a także relacja umowna między pompierzem a pozwaną lub świadkiem J. G. (1), nie są „wiadomościami specjalnymi” w rozumieniu art. 278 k.p.c. i podlegają ocenie Sądu w drodze wykładni przepisów prawa i postanowień umowy między powodami, a pozwaną, a nie ocenie biegłego z zakresu nawigacji;

a w konsekwencji powyższych naruszeń:

5) naruszenie prawa materialnego, tj. art. 65 § 2 k.c. w zw. z pkt. 2.1.1 i pkt. 3 oraz 4 Umowy Transportowej poprzez niewłaściwą wykładnię umowy łączącej strony, a mianowicie poprzez przyjęcie, że balastowanie było elementem zobowiązania pozwanej do załadunku pontonu, podczas gdy z treści umowy stron wynika, że pozwana przyjęła na siebie enumeratywnie wymienione w pkt. 4 czynności, w tym obowiązek załadunku, zamocowania i zabezpieczenia ładunku (vide: formuła umowna (...)), zaś za „wszelkie inne czynności” konieczne do wykonania przewozu (pkt. 3 tiret czwarte Umowy), a więc i należyte balastowanie jednostki jako czynność stricte związaną z eksploatacją statku, odpowiadali powodowie jako armator;

6) naruszenie prawa materialnego, tj. art. 110 Kodeksu morskiego („k.m.”) i 126 k.m. poprzez ich niewłaściwą wykładnię, a mianowicie przyjęcie, że balastowanie pontonu jest częścią zobowiązania do wykonania załadunku, podczas gdy balastowanie stanowi element należytego przygotowania statku do podróży obciążający przewoźnika

(armatora), czyli Powodów i jest zobowiązaniem zupełnie niezależnym i odrębnym od zobowiązania do wykonania załadunku towaru, na który składały się czynność (i) ładowania, (ii) rozmieszczenia i ((...)) zabezpieczenia ładunku wykonywane przez pozwaną.

7) naruszenie prawa materialnego, tj. art. 471 k.c. w zw. z art. 474 k.c. i art. 1 § 2 k.m. poprzez jego niewłaściwe zastosowanie, polegające na jednoczesnym przyjęciu, że:

- a) balastowanie zostało wykonane przez inżyniera balastowego (pompiarza) w sposób nieprawidłowy,
- b) inżynier balastowy nie ponosi odpowiedzialności za powyższe wadliwe balastowanie,

gdy z okoliczności niniejszej sprawy nie wynika żadna przesłanka, która na gruncie art. 471 k.c. miałyby wyłączać odpowiedzialność inżyniera balastowego (pompiarza) za wadliwe balastowanie, a rezultacie także odpowiedzialność powodów w trybie art. 474 k.c. za wadliwe działania za tego podwykonawcy – w szczególności nie ujawniono i nie ustalono, aby wadliwe balastowanie wynikało z przyczyn innych, niż nieprofesjonalne działanie samego pompiarza, ani aby mogło w jakiegokolwiek części wynikać z działania pozwanej lub jej podwykonawców (tj. przyczynienia się osób trzecich). Zgodnie tymczasem z rozkładem ciężaru dowodu wynikającym z art. 471 k.c., to na osobie która nienależycie wykonała zobowiązanie spoczywa ciężar wykazania, że nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi i ten sam wymóg stawiany jest podmiotowi (powodom) odpowiedzialnym za działania pompiarza na podstawie art. 474 k.c.;

8) naruszenie prawa materialnego, tj. art. 474 k.c. w zw. z art. 1 § 2 k.m. poprzez jego niezastosowanie, a mianowicie przyjęcie, że pozwana – a nie powodowie – odpowiada za następstwa nienależytego wykonania balastowania przez pompiarza, podczas gdy jednocześnie z prawidłowych ustaleń faktycznych Sądu pierwszej instancji wynika, że:

- a) balastowanie będące przyczyną szkody zostało wykonane przez inżyniera balastowego (tzw. „pompiarza”),
- b) ww. inżynier balastowy był zatrudniony i opłacany wyłącznie przez powodów (był ich podwykonawcą), natomiast z pozwaną nie łączyła go jakakolwiek umowa i relacja,

a tym samym, w całokształcie okoliczności niniejszej sprawy bezpodstawne i sprzeczne z art. 474 k.c. było przypisanie pozwanej – a nie powodom – odpowiedzialności za następstwa nienależytego wykonania balastowania przez pompiarza, któremu Powodowie to balastowanie powierzyli.

W oparciu o powyższe zarzuty pozwana wniosła o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie na rzecz pozwanej od powodów solidarnie kosztów postępowania przed Sądem I instancji, a także o zasądzenie od powodów solidarnie na jej rzecz kosztów postępowania apelacyjnego.

Uzasadniając poszczególne wyżej wskazane zarzuty pozwana wskazała, że w jej ocenie zaskarżone orzeczenie zawiera szereg uchybień proceduralnych i materialnoprawnych – przy czym główna część naruszeń proceduralnych skutkowałą wadliwym ustaleniem stanu faktycznego i choć co do zasady zarzut błędu w ustaleniach faktycznych w zasadzie powinien wykluczać stawianie zarzutów materialnoprawnych (jeśli Sąd prawidłowo stosuje prawo materialne, ale czyni to do źle ustalonego stanu faktycznego), to jednak zgodzić się należy z poglądem Sądu Najwyższego, że gdy skarżący nie zarzuca naruszenia przepisów postępowania, które miało wpływ na wynik sprawy, dla oceny trafności zarzutu naruszenia prawa materialnego miarodajny jest zasadniczo stan faktyczny przyjęty za podstawę wydania zaskarżonego orzeczenia – w związku z czym przedstawiła następującą argumentację:

1) Co do zarzutu błędu w ustaleniach faktycznych:

skarżąca wskazała, że ze zgromadzonego materiału dowodowego, w tym w szczególności zeznań świadków, zeznań powodów, a także dokumentacji wystawione po załadunku, w tym certyfikatu wystawionego przez spółkę (...) wynika oczywisty fakt: świadek J. G. (1) został zatrudniony przez pozwaną jako ekspert, który wskazuje jakie kryteria musi spełniać jednostka po dokonany załadunku, aby uzyskać certyfikat na potrzeby ochrony ubezpieczeniowej.

Następnie, po dokonaniu załadunku i zgłoszeniu gotowości do wyjścia w morze, ekspert ten dokonuje powykonawczej inspekcji jednostki z ładunkiem i sprawdza, czy wszystkie kryteria bezpieczeństwa są spełnione – jeśli tak, wystawia stosowny certyfikat. Ekspert ten nie kieruje natomiast żadnymi z prac, w szczególności, ani nie jest przełożonym osób dokonujących załadunku, ani osób balastujących jednostkę – wzorem każdej innej inspekcji powykonawczej, ekspert ten ocenia wyłącznie wykonany załadunek i potwierdza certyfikatem poprawne wykonanie załadunku oraz przygotowanie jednostki do podróży zgodnie ze sztuką i przyjętymi na początku prac parametrami.

Tymczasem, Sąd I instancji kilkakrotnie poczynił zupełnie bezpodstawne i nieprawidłowe ustalenie, jakoby świadek J. G. (1) ze spółki (...) był osobą, która kierowała balastowaniem i w dyspozycji której pozostawał pompierz – podwykonawca Powodów wykonujący balastowanie. Co więcej, w błędnym przekonaniu Sądu, pompierz nie tylko był zobowiązany wykonywać czynności według poleceń świadka J. G. (1) (str. 11 uzasadnienia), lecz także świadek G. miał rzekomo obowiązek stale kontrolować czynności pompiarza i dawać mu na bieżąco odpowiednie dyspozycje (str. 15 uzasadnienia). Takie błędne ustalenia, co do kierowniczej roli J. G. (1) w procesie balastowania i pozostawiania pompiarza w jego dyspozycji, miałyby rzekomo wynikać z zeznań świadków C., G., C. oraz Powodów - takie bowiem dowody Sąd pierwszej instancji przywołał na str. 4 uzasadnienia, ustalając nietrafnie, że pompierz pozostawał w dyspozycji J. G. (1).

W ocenie pozwanej powyższe ustalenia pozostają w rażącej sprzeczności z zeznaniami świadków oraz strony powodowej. I tak:

a) z zeznań świadka J. G. (1), będącego jednocześnie biegłym sądowym przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie z zakresu transportu morskiego, jasno wynika, że decyzje dotyczące balastowania podejmował armator (powodowie), balastowaniem zajmował się wyznaczony przez powodów inżynier, a inżynier ten w ogóle nie podlegał kierownictwu świadka J. G. (1). Ponadto, z zeznań tego świadka wynika, że zakres nadzoru zlecony J. G. (1) obejmował załadunek, a nie balastowanie jednostki (k. 199-200), zaś rolą tego świadka w sprawie nie było w ogóle kierowanie poszczególnymi pracami, lecz odebranie pontonu dopiero po załadunku i potwierdzenie jego gotowości do podróży stosownym dokumentem. W szczególności rolą świadka było „wystawienie certyfikatu dotyczącego prawidłowego zasztauowania i zamocowania towaru, rozłożenia ciężaru na podróż, co jest wymagane przez ubezpieczyciela. (k. 199) i tym samym wystawienie przed rozpoczęciem podróży morskiej certyfikatu potwierdzającego, że transport jest bezpieczny dla ludzi i mienia (k. 200),

b) z zeznań świadka J. C. wynika, że balastowanie wykonywał „wynajęty człowiek od balastowania” zatrudniony przez powodów (k. 196) i to on kontrolował zanurzenie pontonu (k. 196 in fine), zaś świadek J. G. (1) był ekspertem powołanym w celu opracowania założeń załadunku i zweryfikowania już po zakończeniu ładowania, że założenia te zostały spełnione (wdrożone) i zestaw jest gotowy do podróży morskiej oraz może otrzymać certyfikat na potrzeby ubezpieczeniowe (k. 198). Natomiast, jak wskazał świadek C., nie było rolą J. G. (1) kierowanie żadną z tych czynności w trakcie ich wykonywania (k. 196 in fine – 197: „opracował plan i wyznaczył warunki, w jakich będzie odbierał ponton do żeglugi, a sam sposób balastowania nie było określony przez niego, on sprawdzał tylko efekt, jego zadaniem było weryfikowanie efektów”),

c) z zeznań świadka P. C. wynika jasno, że był on kontrahentem powodów i miał z nimi osobną umowę i nie miał on w ogóle wiedzy na temat tego, czy na gruncie umowy między Powodami, a Pozwaną pompierz był podwykonawcą Powodów czy pozwanej – w tym zakresie świadek kierował się jedynie przypuszczeniem, że mogło tak być, bo tak przynajmniej świadek P. C. ułożył treść swojej umowy z powodami. Świadek ten nie miał wiedzy ani co do tego, jaki zakres czynności pozwana zleciła J. G. (1), ani odnośnie tego, czy w umowie pozwana - powód znalazło się postanowienie cedujące na pozwaną odpowiedzialność za błędy pompiarza – podwykonawcę powodów. W szczególności, świadek ten zeznał:

i. „ja oczywiście nie znam obowiązków eksperta w tej konkretnej sytuacji” (k. 207),

ii. „ja nie wiem czy na gruncie umowy powoda i pozwanej też były zapisy odnośnie wykonywania przez pompiarza czynności na zlecenie załadowcy” (k. 208),

(...). „nie znam umowy łączącej C. z firmą (...)” (k. 208),

iv. „w umowie łączącej mnie z powodami był zapis, że polecenie pompiarzowi wydaje surwey i załadowca. Nie wiem jak było w umowie łączącej powoda i pozwaną” (k. 208),

d) wreszcie z zeznań samego powoda R. G. wynika, że świadek J. G. (1) miał dokonać powykonawczego odbioru gotowego już do podróży, załadowanego pontonu, a nie instruować i kontrolować pompiarza w trakcie wykonywania przez niego zleconego mu przez powodów balastowania. Powód R. G. zeznał przy tym wprost: Ja nie widziałem, aby pan G. podczas załadunku wydawał polecenia (...). Nie wiem, czy wydawał on polecenia dla balastowego” (k. 210). Co więcej potwierdził powód, że świadek J. G. (1) miał jedynie odebrać zakończone już balastowanie wykonywane przez pompiarza: „P. miał instrukcję, że ponton ma być po załadunku stabilny. Ten człowiek znał system i widział, że jeżeli ponton się przechyli to należy go wyprostować, ale stan balastowania odbierał JG M.” (k. 211). Wreszcie to, że świadek J. G. (1) wcale nie kierował procesem balastowania przez pompiarza w trakcie załadunku, lecz dopiero po zakończeniu załadunku miał zweryfikować i potwierdzić certyfikatem gotowość załadowanego zestawu do bezpiecznego wyjścia w morze, wynika z następujących zeznań powoda R. G.: „Balastowanie zakończono 1 marca około południa. Pan G. przyjechał 3 marca żeby wystawić certyfikat. Wówczas stwierdziły że jest więcej wody w pontonie niż zakładał. (...) Wówczas podjął decyzję żeby sprawdzić ile wody jest w ziolkach, aby wpisać to do atestu.” (k. 211);

Pomimo, że z powyższych zeznań jasno wynika, że świadek G. był ekspertem powołanym w celu powykonawczego odbioru pontonu z ładunkiem i potwierdzenia jego gotowości do wyjścia w morze stosownym certyfikatem, Sąd pierwszej instancji w swych ustaleniach w sposób zupełnie nieuprawniony i sprzeczny z przywołanymi dowodami, starał się uczynić J. G. (1) kierownikiem prac – ze szczególnym uwzględnieniem balastowania – i przypisać mu odpowiedzialność za stałe kierowanie balastowaniem, które tymczasem – co niesporne, a nadto wykazane w procesie – wykonywał samodzielnie pompiarz, jako fachowiec zatrudniony przez powodów.

Nietrafna i błędna była wreszcie próba ustalenia kierowniczej roli J. G. (1) w procesie balastowania na podstawie ustnych wyjaśnień biegłego J. F., poczynionych niejako przy okazji udzielania na rozprawie w dniu 26 września 2016 r. ustnej opinii uzupełniającej odnośnie nawigacyjnych przyczyn uderzenia pontonu w dno. Niezależnie bowiem od proceduralnych przyczyn dyskwalifikujących wyjaśnienia biegłego w tym zakresie (co jest przedmiotem zarzutów apelacji), już z samego faktu, że biegły ten przyznał, iż nie ma konkretnej wiedzy na temat umownego podziału obowiązków w tej konkretnej sprawie, nie pozwalało Sądowi pierwszej instancji na ustalanie roli świadka J. G. (1) w oparciu o spekulacje biegłego.

Co szczególnie istotne jest, że biegły J. F. ani w pierwotnej opinii pisemnej, ani w odpowiedzi na zarzuty Powodów do opinii, nie poruszał w ogóle wątku świadka J. G. (1) - co było zresztą prawidłowe, bo przecież nie stanowiła przedmiotu opinii biegłego ocena i wykładnia zakresu obowiązków umownych tego świadka. Dopiero na rozprawie w dniu 29 września 2016 r., naciskany przez pełnomocnika Powodów biegły F., zaczął teoretyczne spekulacje na temat tego, jak w praktyce może wyglądać podział obowiązków przy balastowaniu (choć to wykraczało poza zakres opinii). Odpowiedz na to pytanie biegły udzielił z początku ostrożnie i w sposób hipotetyczny:

„Osobą odpowiedzialną za załadunek może być zespół, ekspert, który w oparciu o dokumenty statecznościowe i charakterystykę dwóch sztuk ładunku, przygotowuje w sposób teoretyczny ponton pod załadunek w tym, obliczenie odpowiedniego przegłębienia jak również przechyli (operacja zbiornikami balastowymi). Nie wiem czy pompiarz miał instrukcję na papierze i robił to zgodnie z instrukcją, czy też ekspert wydawał bezpośrednie polecenia w trakcie przygotowania pontonu do wejścia do pochylni jak również w trakcie całego procesu załadowczego. Moim zdaniem jest to bez znaczenia.”

W dalszej kolejności biegły kontynuuje spekulacje, o czym świadczy fakt, że nie jest on w stanie stwierdzić jaki był podział obowiązków w tej konkretnej sprawie, a w szczególności czy pomiarz jako umowny podwykonawca powodów miał jakiegos przełożonego czy też działał samodzielnie. Biegły mówi natomiast o tym, jak jego zdaniem „powinno być” i że „nie wyobraża sobie by było inaczej”.

Całokształt zeznań biegłego na okoliczności wykraczające poza zagadnienia stricte nawigacyjne (a więc techniczną przyczynę uderzenia pontonu w dno, za którą słusznie uznano nieprawidłowe balastowanie) jasno wskazywał według skarżącej, że biegły nie posiada wiedzy na temat faktycznego podziału obowiązków między powodów, pozwaną i świadka G.. To, że w ocenie biegłego w pewnym wzorcowym procesie balastowania pomiarz powinien – jego zdaniem – pracować we współpracy z jakimś ekspertem, nie oznacza, że w tej konkretnej sprawie miało to miejsce i że powodowie takiego eksperta pomiarzowi zapewnili, bowiem z pozostałych dowodów jasno wynika, że na pewno nie był nim J. G. (1). Znamienne przy tym był brak spójności w spekulacjach biegłego, w tym zmienianie w przeciągu minut swych zeznań – dla przykładu, biegły stwierdza, że nie wie czy pomiarz miał instrukcję balastowania na papierze i czy balastował zgodnie z instrukcją oraz czy „ekspert” wydawał mu polecenia, by za chwilę stwierdzić, że „z akt sprawy wynika, iż polecenia pomiarzowi wydawał ekspert”. Wreszcie dopytywany dalej biegły brnął w spekulacje i stwierdził: „Uważam, że osoba wydająca zaświadczenie o gotowości do holowania jest osobą w pełni odpowiedzialną za cały proces załadunku.” To wskazuje zdaniem pozwanej, że po raz kolejny biegły F. zeznawał na temat tego, jaki jego zdaniem był podział obowiązków i odpowiedzialności, choć nie miał ku temu, żadnych danych i jak słusznie wskazał – kwalifikacji („Nie będę odpowiadał twierdząco na pytanie o umowy, bo nie jestem prawnikiem”).

Pozwana stwierdziła, że całokształt tych okoliczności dyskwalifikował wiarygodność wyjaśnień biegłego, przy czym zważywszy na fakt, że nie były one ani wiadomościami specjalnymi, ani nie były objęte tezą dowodową, ani wreszcie nie mogły być potraktowane jako zeznania świadka (bo J. F. nie był świadkiem spornych zdarzeń), niedopuszczalne było zdaniem skarżącej czynienie tych luźnych komentarzy źródłem dla ustalenia stanu faktycznego.

2) Co do zarzutu naruszenia art. 231 k.p.c.:

skarżąca podniosła zarzut wadliwego poczynienia domniemania faktycznego został wyczerpująco ujęty w pkt. 2 zarzutów. Podkreślić przy tym należy, że z samego faktu, że podwykonawca powodów dokonuje balastowania w tym samym czasie, gdy pozwana ładuje towar na pokład, nie można wyprowadzać wniosku, że podwykonawca Powodów działał pod kierownictwem pozwanej lub jej podwykonawców.

3) Co do zarzutu naruszenia art. 286 k.p.c. w zw. z art. 233 § 1 k.p.c.:

skarżąca podała, że jak wskazano już wyżej przy okazji omawiania błędów w ustaleniach faktycznych, Sąd pierwszej instancji uczynił z ustnych spekulacji biegłego J. F. (wyrażonych przy okazji udzielania ustnej uzupełniającej opinii na rozprawie w dniu 29 września 2016 r.) główne źródło informacji o tym jaki był umowny podział obowiązków i odpowiedzialności za balastowanie.

Tymczasem, spekulacje te wykraczały poza zakreśloną tezę dowodową. Zgodnie bowiem z protokołem rozprawy z dnia 29 września 2016 r., Sąd postanowi dopuścić dowód z ustnej uzupełniającej opinii biegłego sądowego J. F. celem wyjaśnienia zarzutów do opinii pisemnej sporządzonej przez biegłego w lutym 2016 r. i uzupełnionej przez biegłego w czerwcu 2016 r. na okoliczności wskazane w postanowieniu Sądu z 7 lipca 2015 r. Tymczasem postanowienie z 7 lipca 2015 r. dotyczyło określenia przyczyn, z powodu których ponton osiadł na dnie w tym ocena poprawności wybalastowania pontonu i jego przygotowania do podróży. W zakreślonej tezie dowodowej nie mieściła się więc w ogóle ocena treści umów między powodami, pozwaną w zakresie dotyczącym balastowania, ani tym bardziej podział obowiązków i odpowiedzialności z tym związanych. W rezultacie, niedopuszczalne było poczynienie ustaleń faktycznych w oparciu o ustne spekulacje biegłego, które nie były nawet objęte tezą dowodową, a tezy tej Sąd pierwszej instancji nigdy nie rozszerzył.

Jednocześnie, dla porządku wskazać należy, że niemożliwym byłoby kwestionowanie wygłaszanych przez biegłego spekulacji w drodze zastrzeżenia do protokołu (art. 162 k.p.c.). Biegły ma bowiem teoretycznie wypowiadać się swobodnie, zaś rolą przewodniczącego byłoby co najwyżej przerwanie wyjaśnień składanych poza zakreśloną tezę dowodową. O tym natomiast, że Sąd pierwszej instancji w oparciu o takie nieuprawnione twierdzenia biegłego postanowił poczynić ustalenia faktyczne, strona dowiadyuje się po raz pierwszy dopiero z uzasadnienia wyroku.

4) Co do zarzutu naruszenia art. 278 k.p.c. w zw. z art. 233 § 1 k.p.c.:

pozwana podniosła, że zaliczenie ustnych spekulacji biegłego J. F. na temat możliwego podziału odpowiedzialności za balastowanie, a także na temat roli J. G. (1) w tym procesie było niedopuszczalne także z tej przyczyny, że wchodzi w zakres wykładni umowy między powodami a pozwaną, względnie między pozwaną a świadkiem J. G. (1). Okoliczności te nie mają w żadnym wypadku charakteru „wiadomości specjalnych”, a zatem potraktowanie ich jako opinii biegłego nie było dopuszczalne. Jednocześnie, zważywszy na fakt, że biegły J. F. nie był także świadkiem balastowania pontonu, nie można było jego luźnym spekulacjom nadać waloru zeznań świadka. Tym samym, wprowadzenie do materiału dowodowego tych wypowiedzi biegłego, a następnie poczynienie w oparciu o nie błędnych i decydujących dla rozstrzygnięcia ustaleń (m.in. że pompierz działał pod dyktando i pod kierownictwem J. G. (1)), było nieuprawnione. To zaś czyni powyższy zarzut naruszenia art. 278 k.p.c. w zw. z art. 233 § 1 k.p.c. oczywiście uzasadnionym.

5) Co do zarzutu naruszenia art. 65 § 2 k.c. w zw. z umową transportową:

skarżąca powołała się na to, że jak wskazano w treści zarzutu, katalog obowiązków pozwanej był zamknięty, podczas gdy powodowie obowiązani byli do dokonania wszelkich innych czynności, w ramach których mieściło się między innymi balastowanie pontonu. Skoro więc przyjęli na siebie zobowiązanie do wykonania tego obowiązku i doliczyli to w cenie frachtu, to odpowiadali za wykonanie tej operacji w sposób prawidłowy oraz za wszelkie następstwa nienależytego balastowania.

6) Co do zarzutu naruszenia art. 110 k.m. w zw. z art. 111 k.m. i art. 126 k.m.:

pozwana wskazała, że Sąd I instancji dopuścił się także naruszenia art. 110 k.m. w zw. z art. 111 k.m. i 126 k.m. uznając, że powodowie nie odpowiadali za balastowanie pontonu, bo stanowi ono część zobowiązania do dokonania załadunku, a to spoczywało na pozwanej. Konstatacja ta jest rażąco błędna, bo w pierwszej kolejności wskazać należy, że podział obowiązków co do poszczególnych czynności załadunku (a zatem i skorelowany z tym podział odpowiedzialności za następstwa ich wadliwego wykonania) strony mogą między siebie dowolnie ukształtować umową. W przedmiotowej sprawie bezspornie to powodowie przyjęli na siebie czynność balastowania – koszt tej usługi ujęli bowiem we frachcie i zawarli umowę z pompierzem (podwykonawcą), którego oddelegowali do balastowania jednostki.

Jednakże, nawet w sytuacji, gdyby strony takiej umowy nie zawarły, to i tak z mocy przepisów prawa powszechnie obowiązującego, za balastowanie pontonu odpowiedzialiby powodowie jako przewoźnik. Balastowanie stanowi bowiem element przygotowania statku do żeglugi, a nie element załadunku – mimo, że oba procesy mogą toczyć się jednocześnie.

Według skarżącej zdatnym do żeglugi jest statek przygotowany pod każdym względem do przeciwstawienia się trudom i niebezpieczeństwom żeglugi oraz do wykonania zadań, których podjął się przewoźnik. Przesłanki uzasadniające uznanie statku za zdatny do żeglugi mogą zależeć od podróży, w jaką statek się udaje, i zadań jakie ma wykonać. Chodzi nie tylko o zdatność techniczną samego statku, ale również sprawy jego wyposażenia i zaopatrzenia, stanu liczebnego i zdrowotnego oraz kwalifikacji załogi, przygotowania ładowni, a także właściwego załadowania i zasztauowania ładunku nie grożącego bezpieczeństwu statku. Zawarte w art. 110 k.m. (in fine) określenie, że statek ma być przygotowany do przyjęcia danego ładunku „stosownie do jego właściwości”, podkreśla konieczność przygotowania statku tak, aby nadawał się on do przewozu konkretnego, umówionego ładunku. Przepis ten jest skorelowany z praktyką morską, bowiem statki przewożą różnego rodzaju ładunki i np. przed załadowaniem ładunku zboża ładownie statku muszą być dokładne wyczyszczone, w szczególności jeśli pozostałości po poprzednio przewożonym towarze

mogą zanieczyścić nowy ładunek. Podobnie również przy przewozie np. nawozów, armator obowiązany jest dokładnie wysuszyć powierzchnie ładowni, aby woda lub wilgoć nie zbryliły ładowanego towaru i w efekcie nie uszkodziły go. W przypadku pontonu może to być np. usunięcie spawów po mocowaniu poprzedniego ładunku (tak aby elementy te nie uszkodziły nowego ładunku). W każdym jednak wypadku to wyłącznie przewoźnik obsługuje jednostkę od strony nawigacyjnej tj. odpowiada m.in. za jej stabilność w tym właściwe balastowanie. Oczywiście koszty tego typu operacji może on zawrzeć we frachcie, ale nie oznacza to bynajmniej, że za manipulowanie statkiem, w tym regulowanie jego zanurzenia i wybalastowanie, odpowiada kto inny niż tylko przewoźnik morski i działający z jego upoważnienia podwładni. To bowiem przewoźnik odpowiada za bezpieczeństwo żeglugi, a więc m.in. to, aby statek nie wszedł na mieliznę lub nie osiadł na dnie akwenu. W przypadku ładowania towaru w S., to właśnie rolę m.in. pompiera jako podwładnego przewoźnika było czuwanie nad zanurzeniem pontonu i korelowanie jego balastów w taki sposób, aby jednostka nie zanurzyła się zbyt głęboko względem poziomu wody.

W tym stanie rzeczy należy według pozwanej stwierdzić, że uderzenie pontonu w dno pochylni, które następnie wywołało wzajemne roszczenia będące przedmiotem procesu, było wyłącznie wynikiem zaniedbania przez przewoźnika swych obowiązków nawigacyjnych i braku prawidłowego przygotowania przez niego pontonu do przyjęcia umówionego ładunku. Stąd też nietrafne są twierdzenia powodów, że to pozwana, której obowiązkiem było jedynie na swój koszt załadować ładunek na ponton ponosi odpowiedzialność za zaistniały stan rzeczy.

7) Co do zarzutu naruszenia art. 471 k.c. pozwana podniosła, że skoro, jak ustalili Sąd I instancji, balastowanie prowadził inżynier balastowy (pompiarz) i był on podwykonawcą powodów, a przyczyną uderzenia pontonu w dno, z którego to zdarzenia strony wywodzą swe roszczenia, było wadliwe balastowanie, to wyłączenie odpowiedzialności pompiarza (a w rezultacie i powodów, którzy za czynności pompiarza odpowiadają z mocy art. 474 k.c.) mogło nastąpić tylko przy ustaleniu, że zaistniały przesłanki wykluczające odpowiedzialność mimo niewykonania zobowiązania. Art. 471 k.c. ustanawia ciężar udowodnienia przesłanek egzoneracyjnych na dłużniku i zasada ta odnosi się do odpowiedzialności powodów z art. 474 k.c. za działania inżyniera balastowego jako ich podwykonawcy.

Skoro jednak Sąd I instancji nie wskazał na żadne przesłanki wyłączające odpowiedzialność pompiarza, to winien był zastosować art. 474 k.c. w zw. z art. 471 k.c. Nie czyniąc tego, naruszył oba te przepisy.

8) Co do zarzutu naruszenia art. 474 k.c.:

strona pozwana podniosła, że z zarzutem opisanym w pkt. 7 powyżej, skorelowany jest ściśle także zarzut niezastosowania art. 474 k.c. Jeśli bowiem Sąd nie ustalił, aby zachodziła jakakolwiek przesłanka wyłączająca odpowiedzialność pompiarza za nienależyte wykonanie balastowania, a wadliwość balastowania została przez Sąd potwierdzona, wobec ustalenia, że pompiarz był podwykonawcą powodów, Sąd pierwszej instancji zobligowany był do zastosowania art. 474 k.c. i obciążenia powodów odpowiedzialnością odszkodowawczą względem pozwanej za następstwa nienależytego wykonania balastowania przez pompiarza – podwykonawcę powodów. Nie czyniąc tego, Sąd pierwszej instancji dopuścił się naruszenia art. 474 k.c. poprzez jego niezastosowanie.

Strona powodowa nie zgodziła się ze stanowiskiem wyrażonym w apelacji strony pozwanej i na rozprawie apelacyjnej wniosła o jej oddalenie oraz zasądzenie na jej rzecz kosztów postępowania przed Sądem II instancji.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja strony pozwanej okazała się uzasadniona na tyle, że spowodowała zmianę przez Sąd Odwoławczy zaskarżonego orzeczenia w nieznaczonej części w kierunku postulowanym przez skarżącą, to jest w jego punkcie I poprzez zasądzenie od pozwanej na rzecz powodów kwoty 12.238,50 euro z odsetkami liczonymi od dnia 22 kwietnia 2014 r. w wysokości odsetek ustawowych, a od 1 stycznia 2016 r. w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie, zaś w pozostałej części oddalenie powództwa.

Przechodząc do wyjaśnienia podstawy rozstrzygnięcia sprawy, w pierwszej kolejności należy zauważyć, że w ocenie Sądu Okręgowego w postępowaniu przed Sądem I instancji poczynione zostały na podstawie zebranego w sprawie

materiału dowodowego prawidłowe – odpowiadające zasadom logicznego rozumowania – ustalenia stanu faktycznego sprawy. Oceniając prawidłowość tych ustaleń Sąd Okręgowy miał na względzie, że zakres swobodnej oceny dowodów w toku ustalania faktów mających dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie pozwala Sądowi I Instancji na prawidłowe dokonanie określonych ustaleń, choćby z przedstawionych dowodów w stopniu równym wysnuć było można ustalenia odmienne. Należy podkreślić, że zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. tylko wtedy może być uznany za usprawiedliwiony, gdy sąd zaprezentuje rozumowanie sprzeczne z regułami logiki bądź z doświadczeniem życiowym. Nadto dla skuteczności tego zarzutu nie wystarcza stwierdzenie o wadliwości dokonanych ustaleń faktycznych, odwołujące się do stanu faktycznego, który w przekonaniu skarżącego odpowiada rzeczywistości, lecz konieczne jest wskazanie przezeń przyczyn dyskwalifikujących postępowanie sądu w tym zakresie, a w szczególności skarżący winien wskazać, jakie kryteria oceny naruszył sąd przy ocenie konkretnych dowodów, uznając brak ich wiarygodności i mocy dowodowej lub niesłusznie im je przyznając (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 23 stycznia 2001 roku, IV KKN 970/00).

Mając na uwadze zastrzeżenie co do wynagrodzenia osoby obsługującej zbiorniki balastowe jednostki powodów, tzw. pompiaża i przy dokonaniu w tym zakresie własnych ustaleń faktycznych w wyniku analizy przedstawionych dowodów, Sąd II instancji poczynione na etapie postępowania przed Sądem I instancji ustalenia faktyczne uznaje za własne, bez potrzeby ich ponownego przytaczania. Sąd II instancji może zmienić ustalenia faktyczne stanowiące podstawę wydania wyroku Sądu I instancji bez konieczności przeprowadzenia postępowania dowodowego uzasadniającego odmienne ustalenia (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 października 2007 roku, V CSK 221/07). Uprawnienie to w przypadku dowodów z zeznań świadków czy też z przesłuchania stron uzasadnione jest w szczególności wtedy, gdy dowody zgromadzone przez Sąd I instancji mają jednoznaczną wymowę, a ich ocena dokonana przez Sąd I instancji jest wyraźnie błędna. Same wątpliwości co do trafności oceny dokonanej przez Sąd I instancji nie powinny stwarzać podstawy do zajęcia przez Sąd II instancji odmiennego stanowiska, o ile tylko ocena ta nie wykroczyła poza granice zakreślone w art. 233 k.p.c. (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 października 2005 roku, III CK 73/05).

Kluczowe znaczenie dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy miało dokładne określenie obowiązków stron w ramach łączącej je „umowy transportowej” z 18 lutego 2014 roku, z ustalenia bowiem tych okoliczności wynikało, które spośród szeregu czynności podejmowanych w toku jej wykonywania obciążały którą ze stron – pozwaną (określoną w umowie jako „zleceniodawca”) i powodów (określonych jako „zleceniobiorca”). Obowiązki te zostały szczegółowo określone w punkcie 3 i 4 wspomnianej umowy.

I tak zgodnie z punktem 3 zleceniobiorca miał:

- podstawić określonego dnia oznaczony ponton pod załadunek w S. na pochylni Wulkan,
- dostarczyć kompletny i nieuszkodzony ładunek do miejsca przeznaczenia,
- natychmiastowo informować zleceniodawcę o wszelkiego rodzaju trudnościach/opóźnieniach, które wynikną w trakcie realizacji transportu oraz dotyczących realizacji całej umowy,
- wykonać wszelkie inne czynności wyżej nie wymienione a konieczne do zrealizowania kompletnego i całkowitego przedmiotu umowy;

natomiast zgodnie z punktem 4 zleceniodawca miał:

- informować zleceniobiorcę z właściwym wyprzedzeniem o terminie gotowości ładunku do transportu,
- załadować konstrukcje (ładunek) suwnicą na pochylni Wulkan bez obecności holownika tak, aby konstrukcje (ładunek) wystawały po załadunku tylko z jednej, tej samej burty,
- zamocować i zabezpieczyć konstrukcję zgodnie z instrukcją eksperta,

- wyczyścić ponton w G./G. po wyładunku ze spawów zgodnie z wymogami eksperta.

Strony zatem wprost rozgraniczając swoje obowiązki w ramach wykonywania zawartej umowy postanowiły, że to po stronie pozwanej będzie leżał obowiązek prawidłowego załadowania, zamocowania i zabezpieczenia ładunku na pontonie powodów, który miał posłużyć do transportu ładunku.

Nadto należało mieć także na uwadze, że strony szczegółowo w umowie określiły, jakich czynności koszt usług (wymienionych w podpunkcie 2.1.) zawiera się w ustalonym przez strony (w punkcie 2 umowy) wynagrodzeniu ryczałtowym na kwotę 171.000 euro, jak również w podpunkcie 2.2. wymieniły takie koszty związane z transportem, które będą re-fakturowane na zleceniodawcę w tym: demurrage – postój pontonu powyżej 14 dni – 3.800 euro za rozpoczęty dzień wynikający ze złych warunków pogodowych lub wydłużonego czasu załadunku/wyładunku (podpunkt 2.2.1.), demurrage – postój holownika związany z postojem pontonu, jak w podpunkcie 2.2.1., w porcie 150 euro za rozpoczętą godzinę (podpunkt 2.2.2.a.), na morzu 250 euro za rozpoczętą godzinę (podpunkt 2.2.2.b.), koszty portowe zestawu w S. około 14.000 euro (podpunkt 2.2.3.), koszty dwukrotnego przejścia przez Kanał K. – dwa razy po około 18.000 euro (podpunkt 2.2.4.), koszty portowe zestawu we V. około 15.000 euro (podpunkt 2.2.5.), koszty „on hire” oraz „off hire” pontonu wykonane przez zleceniobiorcę łącznie 900 euro (podpunkt 2.2.6.) oraz koszty wynajmu pchacza typu Nosorożec 300 euro za rozpoczętą godzinę. Wskazane postanowienie umowne wprost zatem określało jakie koszty poniesione przez powodów pozwana będzie zobowiązana im zwrócić.

Powodowie w niniejszej sprawie domagali się od pozwanej zapłaty różnicy między kwotą, na którą wystawili re-faktury nr (...) obejmujące poniesione przez nich koszty na łączną kwotę 116.796,50 euro, a kwotą, którą pozwana uiściła na ich rzecz tj. 105.058 euro, (różnica ta wynosiła 12.738,50 euro). Na kwotę tej różnicy składały się też:

- 500 euro (pozycja 3 faktury VAT nr (...)) z tytułu kosztów dodatkowego balastowania (10 godziny pracy tzw. pompierza),
- 3.800 euro netto (4.674 euro brutto) z tytułu jednej doby demurrage spowodowanego dodatkowym balastowaniem pontonu (część pozycji 1 faktury VAT nr (...)).

Pozwana zaś broniła się twierdzeniem o niezasadności powyższych dodatkowych kwot oraz zarzutem potrącenia należności z wystawionych przez powodów faktur z należnością w kwocie 30.258 zł z wystawionej przez siebie faktury nr (...) obejmującej „dodatkowe koszty związane z wadliwym balastowaniem pontonu”.

Analiza wskazanych uregulowań umownych między stronami oraz żądania podnoszonego w pozwie – w kontekście pozostałych przeprowadzonych dowodów – prowadziła do uznania, że należy zmienić zaskarżony wyrok w postulowanym przez pozwaną kierunku jedynie co do kwoty 500 euro, której powodowie domagali się z tytułu kosztów dodatkowego balastowania – tj. 10 godzin pracy tzw. pompierza, bowiem obowiązek zwrotu takiego kosztu na rzecz powódki nie został przez strony wskazany w umowie (a mieć trzeba na uwadze, że wszystkie dodatkowe koszty zostały przez strony wymienione enumeratywnie, podobnie jak koszty, które mieściły się w kwocie umówionego wynagrodzenia ryczałtowego, przy czym w tym przypadku określone były w sposób bardziej ogólny).

Mieć też trzeba na względzie, że to powodowie przygotowywali tekst podpisanej następnie przez strony umowy, toteż ewentualne jej niedoskonałości należało uznać za obciążające tą właśnie stronę. Skoro zatem nie przewidzieli, że pozwana będzie zobowiązana uiścić dodatkowe wynagrodzenie za dodatkową pracę pompierza (przy co do zasady ryczałtowym wynagrodzeniu za wykonanie umowy), toteż nie było podstaw do uznania zasadności roszczenia powodów w tym zakresie. Wprawdzie w omawianym zakresie pozwana w apelacji wprost nie sformułowała zarzutu, jednakże Sąd II instancji do przyjętych ustaleń faktycznych może zastosować właściwe przepisy prawa materialnego niezależnie od zarzutów podniesionych w apelacji, zwłaszcza, że pozwana zaskarżyła wyrok w całości, a więc także w zakresie tego zasądzenia.

Przechodząc do analizy poszczególnych zarzutów podniesionych przez pozwaną we wniesionej apelacji należy w pierwszej kolejności odnieść się do zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c., a więc przepisu dotyczącego zasad oceny

dowodów. Pozwana zakwestionowała przyjęcie, że osoba obsługująca zbiorniki balastowe (pompiarz), zatrudniona przez powodów, cały czas był do dyspozycji zatrudnionego przez pozwaną J. G. (1) i działał pod jego kierownictwem podczas balastowania pontonu przy załadunku na pochylni Wulkan. Takie sformułowaniu zarzutu wskazuje na nadinterpretację polegającą na tym, że istotą ustalenia Sądu pierwszej instancji było przyjęcie, że wspomniana osoba pozostawał w dyspozycji pozwanej, bowiem to pozwana była odpowiedzialna za załadunek. Podczas wykonywania załadunku działała większa grupa współpracujących ze sobą osób, przy czym to do zatrudnionego przez pozwaną J. G. (1) należało zaakceptowanie sposobu załadunku ładunku na ponton, wcześniejsze obliczenie rozłożenia ciężaru, zaakceptowanie wykonanych czynności załadunkowych, by następnie wystawić odpowiedni certyfikat. Nadto – jak on sam zeznał w charakterze świadka – miał wcześniej wszystkie dane techniczne pontonu i ten środek transportu był mu znany, jak również to powódka zatrudniła go m.in. po to, by sprawował nadzór nad załadunkiem. Tym samym jego zeznania, że „nie wie kto wydawał decyzje człowiekowi armatora, który zajmował się balastowaniem”, choćby były prawdziwe, nie zaprzeczają temu, że wszystkie czynności balastowania leżały po stronie pozwanej, jako odpowiedzialnej za załadunek, choćby z tego względu, że dopiero w trakcie załadunku i po jego zakończeniu możliwe było ustawienie pontonu do kontynuowania załadunku a następnie do transportu, a więc prawidłowe balastowanie. Tym samym nie ma istotnego znaczenia ustalenie, kto personalnie wydawał polecenia bądź kierował pracą osoby obsługującej zbiorniki balastowe.

Trzeba jednocześnie stwierdzić, że zgodnie z doświadczeniem życiowym podczas takiej czynności jak załadunek statku (pontonu) przypisane powinno być uprawnienie konkretnej osoby do koordynowania całością załadunku, albo odrębnie poszczególnymi jego fazami, również obejmującymi ustawienie pontonu, a następnie uwolnienie go z miejsca załadunku. Naturalne jest wobec tego, choć nie mające większego znaczenia co do istoty ustaleń, wskazanej wyżej, przyjęcia, że to J. G. (1), skoro – jak sam zeznał – miał ocenić prawidłowość załadunku i wydać odpowiedni certyfikat, być może z innymi pracownikami pozwanej (np. z J. C., który również przyznał, że to pozwana i jej pracownicy mieli dokonać załadunku i relacjonował jego przebieg na pochylni Wulkan), miał uprawnienie, a zarazem obowiązek – jako osoby które działały przy załadunku w imieniu strony pozwanej – wydawania poleceń i kierowania pracą pracownikowi powodów, wskazanego jako osoba do obsługi zbiorników balastowych. Nie sposób tracić z pola widzenia okoliczności, że załadunek w niniejszej sprawie miał charakter wieloczynnościowy, wieloelementowy (by zwrócić tylko uwagę na konieczność obrócenia pontonu w celu załadunku drugiego elementu, który miał być transportowany), a zatem był to pewien proces, w toku którego podejmowano różnego rodzaju czynności. W przeciwnym wypadku – bez osoby koordynującej działania poszczególnych pracowników – proces taki najpewniej nie mógłby przebiegać prawidłowo, a w konsekwencji nie zakończyłby się rezultatem w postaci prawidłowego załadunku środka transportu morskiego.

W tym miejscu zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. łączy się nierozdzielnie z zarzutem naruszenia art. 231 k.p.c., bowiem Sąd Rejonowy poczynił kwestionowane przez pozwaną – domniemanie faktyczne, że skoro balastowanie pontonu przez zatrudnionego przez powodów pompiarza następowało w czasie załadunku tegoż pontonu, to pompiarz musiał podlegać jakiemuś kierownictwu ze strony wykonujących załadunek, działających pod kierownictwem i nadzorem pozwanej. W ocenie Sądu Okręgowego zarzut ten – poza tym, że niezasadny – w sposób wyraźny zmierza do podważenia konkluzji, do której Sąd Rejonowy doszedł w istocie nie tylko wywodząc ją z samego faktu jednoczesnego dokonywania balastowania i załadunku pontonu, ale i (być może w sposób nieświadomy) w oparciu o podstawową wiedzę z zakresu fizyki. Jest bowiem oczywiste, że w przypadku obiektu pływającego (statku, czy pontonu) o określonej wyporności i znajdującego się na akwenu, problem właściwego balastowania poprzez napełnienie zbiorników balastowych wodą powstaje przede wszystkim w trakcie załadunku (konstrukcyjnie bowiem obiekt taki powinien być właściwie wyważony, by mógł bez problemów bezpiecznie pływać w stanie próżnym). Balastowanie zaś nabiera szczególnego znaczenia wtedy, gdy taki obiekt pływający zostanie w trakcie wykonywania czynności załadunkowych obciążony ładunkiem w sposób nierównomierny – co jest w przypadku niektórych (by nie powiedzieć większości) rodzajów ładunku nieuniknione, a tym bardziej nieuniknione było w niniejszej sprawie, gdzie ładunkiem były dwie konstrukcje o znacznej masie, które miały zostać załadowane na ponton powodów w taki sposób, że nawet z jednej burty miały wystawać. Właściwe balastowanie było zatem szczególnie istotne w chwili załadunku pierwszego elementu (aby dociążyć część pontonu jeszcze nie załadowaną), a następnie w czasie załadunku drugiego

elementu, tym razem by wyrównać obciążenie całego pontonu. Co więcej, czynność odpowiedniego balastowania powinna być dokonywana w sposób odpowiednio zgrany z przenoszeniem obciążenia z podtrzymującej ładunek suwnicy na pochylni Wulkan na ponton, tak by nie odpuścić do utraty przezeń stateczności.

Mieć też trzeba na uwadze, że również zeznający w sprawie świadkowie w istocie przyznali, że dopóki nie przystąpiono do załadowywania drugiego elementu, nic nie wskazywało, że coś nieprawidłowego dzieje się z pontonem, a zauważyć trzeba, że o ile świadkowie nie są biegłymi sądowymi, to jednak są specjalistami w swoim fachu, posiadającymi też odpowiednie doświadczenie, toteż w zakresie, w jakim następnie ich zeznania pokrywały się z opinią biegłego, także opinię tą uwiarygadniały. Co więcej – świadkowie ci zgodnie zeznali, że w zasadzie dopiero w tym momencie balastowanie nabrało największego znaczenia i konieczna była obsługa zbiorników balastowych.

W dalszej kolejności skupić się należało na podniesionych przez pozwaną zarzutach naruszenia art. 278 i art. 286 w zw. z art. 233 § 1 k.p.c., które sprowadzały się do tego, że w ocenie pozwanej biegły nie miał odpowiednich kwalifikacji oraz wykroczył poza zakreśloną postanowieniem z dnia 7 lipca 2016 r. tezę dowodową. Odnosząc się do tego trzeba zauważyć, że Sąd Rejonowy postanowił na rozprawie dopuścić dowód z ustnej uzupełniającej opinii biegłego sądowego J. F. w celu wyjaśnienia zarzutów do opinii pisemnej sporządzonej przez biegłego w lutym 2016 r. i uzupełnionej przez biegłego w czerwcu 2016 r. na okoliczności wskazane w postanowieniu z 7 lipca 2015 r. Pozwana uznała, że biegły następnie wykroczył poza przedmiot opinii, bowiem w tym postanowieniu wskazano na tezę dowodową odnoszącą się do określenia przyczyn, z powodu których ponton osiadł na dnie, w tym dokonania oceny poprawności balastowania pontonu i jego przygotowania do podróży.

Zaczynając od kwestii kwalifikacji biegłego J. F. należy przytoczyć określenie specjalności tego biegłego zgodnie z listą biegłych tutejszego Sądu. Do jego specjalności zalicza się między innymi bezpieczeństwo żeglugi (jak wskazuje lista biegłych Sądu Okręgowego), a zatem również i takie kwestie, jak przygotowanie statku do żeglugi z ładunkiem. Biegły sporządzając opinię pisemną, jak również wyjaśniając ją ustnie na rozprawie przed Sądem Rejonowym, nie wykroczył poza swoje kompetencje.

Nadto nie wykroczył on również poza zakreśloną w postanowieniu z dnia 7 lipca 2015 r. tezę dowodową na okoliczność „ustalenia przyczyn dla których ponton eksploatowany przez pozwanych osiadł na dnie akwenu”. Jedynym elementem tak szeroko zakreślonej tezy dowodowej była zaś odpowiedź na postawione przez Sąd I instancji nadto pytanie oznaczone w postanowieniu literami a i b. Zaznaczyć należy, że postanowień dowodowych dotyczących dowodu z opinii biegłego było więcej, niż tylko postanowienie z dnia 7 lipca 2015 roku, a żadne z nich nie zostało zakwestionowane w tym zakresie (pozwana w sprawie opinii pisemnych przedstawiała początkowo wręcz afirmację wniosków biegłego). Dodatkowo trzeba zauważyć, że także wniosek o przeprowadzenie tego dowodu w istocie zakreślał tezę dowodową szeroko i obejmował także sprawdzenie, kto odpowiadał za określone czynności przy załadunku. O ile można przy tym rzeczywiście uznać, że Sąd Rejonowy dopuścił się pewnych niedokładności w zakresie formułowania tezy dowodowej (np. omylił się co do oznaczenia strony, do której należał ponton), o tyle uchybienia te pozostawały bez istotnego wpływu na treść i wartość dowodową opinii, a ostatecznie także na rozstrzygnięcie sprawy.

Podkreślić też trzeba, że w niniejszej sprawie dowód z opinii biegłego miał znaczenie zasadnicze, o ile bowiem sąd rozstrzygający sprawę ma bowiem wiedzę co do prawa, które znajduje zastosowanie w stosunkach morskich, o tyle kwestie techniczne z tym związane należą już do sfery wiedzy specjalistycznej i w tym zakresie opinia biegłego jest niezbędna.

Niejako na marginesie można dodać, że o ile dla stron mogło być zaskoczeniem uzupełniające przesłuchanie biegłego na rozprawie, jak i kierunek w którym ono poszło, o tyle nie ulegało wątpliwości Sądu Okręgowego, że w sytuacji, w której brak było podstaw do zmiany orzeczenia co do zasady (a jedynie w nieznaczącej części co do wysokości), bezcelowe są dywagacje, jaką treść miałyby ewentualna opinia sporządzona przez innego biegłego. Sąd II instancji co do zasady operuje na materiale dowodowym zebrany przez Sąd I instancji, sam zaś przeprowadza ewentualnie nowe dowody, bądź takie, których nie można było lub nie było potrzeby przedstawić wcześniej. W niniejszej sprawie takiej sytuacji nie było, zwłaszcza wobec braku wniosków w tym zakresie, a także biorąc pod uwagę to, że żadna ze

stron, a co istotne – przede wszystkim apelująca, nie przedstawili zastrzeżeń ani uwag do treści ustnego wyjaśnienia przedstawionego przez biegłego J. F..

Przechodząc do podniesionych przez pozwaną zarzutów naruszenia prawa materialnego w pierwszej kolejności raz jeszcze odnieść się należy do rozważań poczynionych wyżej co do podziału czynności przy wykonywaniu umowy, ustalonego przez strony. Z ich umowy wprost wynika, że kwestia załadunku leżała po stronie pozwanej. Tym samym, nawet jeżeli to powodowie zapewniali udział osoby mającej obsługiwać zbiorniki balastowe, to – jak już wskazano wyżej – musiał on działać pod kierunkiem osoby lub osób, zajmujących się koordynacją załadunku. Zaznaczyć też trzeba, że w istocie użycie pomp wbudowanych w ponton powodów i potrafiącego je obsługiwać pracownika przez nich zatrudnionego wcale nie była konieczne, gdyż czynności balastowania można było dokonać także z użyciem pomp zewnętrznych obsługiwanych przez osobę działającą na zlecenie pozwanej.

Odnosząc się już wprost do konkretnych zarzutów naruszenia prawa materialnego, trzeba w pierwszej kolejności zwrócić uwagę na zarzut naruszenia art. 65 § 2 k.c. W ocenie Sądu II instancji okazał się on niezasadny, albowiem wbrew stanowisku pozwanej, z tego że wobec enumeratywnego wymienienia w umowie obowiązków stron wynika domniemanie, że jeżeli danej konkretnej czynności nie wymieniono, a jest ona konieczna, to leży po stronie powodów, nie wynika wcale, że to po stronie powodów była odpowiedzialność za odpowiednie balastowanie pontonu podczas załadunku. Jak już wskazano rozważając zarzuty naruszenia prawa procesowego w zakresie ustalania stanu faktycznego przez Sąd Rejonowy, balastowanie było tak ściśle powiązane z załadunkiem, że musiało odbywać się pod kierownictwem osoby kierującej nim. W umowie stron wprost wskazano, że to pozwana odpowiada za załadunek. Nie sposób zatem w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy dokonać takiej wykładni postanowień umowy, zgodnie z którą to po stronie powodów leżałaby odpowiedzialność za balastowanie pontonu podczas załadunku, kiedy to nie oni załadunkiem tym kierowali, a jedynie zapewnili obecność osoby obsługującej zbiorniki balastowe pontonu, jednak pod kierownictwem załadowcy.

Niezasadny okazał się też zarzut naruszenia art. 110 w zw. z art. 111 i art. 126 Kodeksu morskiego. O ile zasadniczo obowiązkiem powodów było odpowiednie przygotowanie pontonu do podróży morskiej, a załadunek leżał po stronie pozwanej, co stanowiło wyraz tego, że strony mogły podział czynności określić w łączącej je umowie w zasadzie w sposób swobodny, o tyle nie można przyjąć w niniejszej sprawie – na tle wyżej poczynionych rozważań oraz ustalonego stanu faktycznego – że strony podzieliły się odpowiedzialnością za załadunek w taki sposób, że za część czynności z nim związanych – tj. za balastowanie – odpowiedzialność ponoszą powodowie. Jest tak przede wszystkim dlatego, że umowa w żadnym miejscu wprost nie wskazuje na takie ukształtowanie stosunku prawnego pomiędzy stronami.

Nie zmienia tego postanowienie umowy, zgodnie z którym powodowi zobowiązali się do „wykonania wszelkich innych czynności, nie wymienionych wyżej, a koniecznych do zrealizowania kompletnego i całkowitego wykonania przedmiotu niniejszej umowy”. Owe „wszelkie inne czynności” nie mogły dotyczyć załadunku w zakresie jakichkolwiek ściśle z nim związanych czynności, bowiem powyższe zostało wyłączone w punkcie 1 umowy.

O ile zatem co do zasady obowiązek wykonania czynności koniecznych, a niewymienionych w umowie spoczywał na powodach, to czynność załadunku wprost została wskazana jako obowiązek pozwanej i brak jest jakiegokolwiek postanowienia umownego, że jakaś część czynności załadunku obciąża powodów, w szczególności balastowanie. Mieć trzeba nadto w niniejszej sprawie na uwadze specyfikę jednostki pływającej jaką jest ponton, który w przeciwieństwie do statku nie ma swojej załogi i nie jest nią obsadzony podczas załadunku (załogę ma prowadzący go holownik). Tym samym – skoro to pozwana odpowiadała za załadunek jednostki pływającej nieposiadającej swojej załogi, to nie sposób uznać, że za balastowanie odpowiadali powodowie, których pracownik – pompierz – spełniał jedynie, jak już wyżej wskazano, funkcję służebną wobec pozwanej i podlegał jej kierownictwu.

Niezasadny okazał się wreszcie podniesiony przez pozwaną zarzut naruszenia art. 471 i art. 474 k.c. w zakresie w jakim pozwana broniła się zarzutem potrącenia z wierzytelnością powodów swojej wierzytelności odszkodowawczej z tytułu dodatkowych kosztów poniesionych w związku z komplikacjami przy załadunku. Niezasadność tego zarzutu była przy tym konsekwencją niezasadności zarzutów omówionych wyżej - skoro to nie powodowie ponosili

odpowiedzialność za niewłaściwe balastowanie pontonu podczas załadunku, to nie można było powodom przypisać również odpowiedzialności odszkodowawczej z tego tytułu.

W związku z powyższym, na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. należało orzec jak w punkcie I wyroku, a w pozostałym zakresie apelację oddalić. O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono w punkcie III na podstawie art. 108 § 1 w zw. z art. 100 k.p.c. stosując zasadę odpowiedzialności za wynik sprawy, a jednocześnie uznając, że powodowie ulegli w tak nieznacznej części, że zasadne jest zasądzenie na ich rzecz zwrotu kosztów postępowania w całości. Poniesione przez nich koszty niezbędne do celowego dochodzenia swoich praw, stosownie do art. 98 § 3 k.p.c., obejmują wynagrodzenie adwokata w wysokości 2.700 złotych stosownie do § 10 ust. 1 pkt 1 w zw. z § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1800 ze zm. z 2016 r. poz. 1668).

(...)A. A. W.-W.