

Sygn. akt I ACa 387/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 24 czerwca 2016 r.

Sąd Apelacyjny w Gdańsku I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	SSA Ewa Tomaszewska
Sędziowie:	SA Jakub Rusiński (spr.) SA Dariusz Janiszewski
Protokolant:	sekr. sądowy Agnieszka Kisicka

po rozpoznaniu w dniu 24 czerwca 2016 r. w Gdańsku na rozprawie

sprawy z powództwa Przedsiębiorstwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w G.

przeciwko Przedsiębiorstwu (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w G.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Gdańsku

z dnia 30 października 2014 r. sygn. akt IX GC 149/12

I. oddala apelację;

II. zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 5.400 (pięć tysięcy czterysta) złotych tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.

SSA Jakub Rusiński SSA Ewa Tomaszewska SSA Dariusz Janiszewski

Sygn. akt I ACa 387/15

UZASADNIENIE

Powód, Przedsiębiorstwo (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w G. wniósł pozew przeciwko pozwanemu Przedsiębiorstwu (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w G., w którym domagał się zasądzenia kwoty 613.686,31 zł z odsetkami ustawowymi od 15 lutego 2011 r. do dnia zapłaty oraz zasądzenia kosztów procesu. W uzasadnieniu pozwu powód stwierdził, iż holownik "W." należący do pozwanego uderzył w podwodną część slipu stanowiącego jego własność, w wyniku czego doszło do urwania pędnika w holowniku i uszkodzenia podtorza toru IV slipu. Na kwotę dochodzoną pozvem składały się kwoty: 593.330,39 zł konieczna do naprawienia uszkodzonego przez pozwaną podtorza toru IV slipu (zgodnie ze sporządzonym na zlecenie powódki raportem), 1.005,94 zł wynikająca

z faktury VAT nr (...) z 23 marca 2009 r. tytułem kosztów poniesionych przez powoda na badanie przez nurka z Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. części podwodnej slipu (19 marca 2009 r.), 4.800 zł wynikająca z faktury VAT nr (...) z 21 grudnia 2009 r. tytułem wykonania przez Przedsiębiorstwo (...) spółkę z o. o. wykopu pompą (...) wzdłuż belek podszynowych toru IV i przeglądu nurkowego odsłoniętych belek, 1.114,98 zł wynikająca z faktury VAT nr (...) z 10 lipca 2009 r. tytułem kosztów poniesionych na badanie przez nurka z Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. części podwodnej slipu (9 lipca 2009 r.) i 13.435 zł tytułem wynagrodzenia wynikającego z umowy o dzieło nr (...) zawartej z mgr inż. M. K., której przedmiotem było opracowanie koncepcji wykonania prac naprawczych niezbędnych do odtworzenia części podwodnej uszkodzonego toru IV slipu. Zdaniem powoda została mu wyrządzona przez pozwanego szkoda, która stanowiła normalne następstwo zdarzenia z 9 lutego 2009 r. i pozostawała w adekwatnym związku przyczynowym z tym zdarzeniem.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym, Sąd Okręgowy w Gdańsku uwzględnił roszczenie powoda.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwany wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na jego rzecz kosztów postępowania. W uzasadnieniu sprzeciwu pozwany wskazał na ustalenia dokonane przez swojego ubezpieczyciela, w świetle których nie było podstaw do przyjęcia jej odpowiedzialności za powstałą szkodę. Nadto powołał się na zebrany w toku likwidacji szkody materiał dowodowy. Wskazał, iż uszkodzenia toru IV slipu istniały wcześniej (co najmniej od 2005 r.), a powodowały wyłączenie go z użytkowania. Charakter uszkodzenia wskazywał na działanie siły poziomej, przeciwnej do ruchu holownika. Pozwany podniósł ponadto, że powód nie udowodnił także wysokości szkody.

Wyrokiem z dnia 30 października 2014 r., Sąd Okręgowy w Gdańsku oddalił powództwo i zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 7.217 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego. Swoje rozstrzygnięcie oparł na ustaleniach faktycznych i rozważaniach prawnych, szczegółowo przedstawionych w uzasadnieniu wyroku. Wynika z nich, że Przedsiębiorstwo (...) spółka z o. o. w G. była właścicielem slipu położonego na prawym brzegu M. w odległości około 450 m od mostu S. w G. (ul. (...)) w bezpośrednim sąsiedztwie Nabrzeża (...). Slip oznaczony był tablicami informacyjnymi, jak również był naniesiony na mapach (...) oraz Locij Bałtyku. Slip stanowił przeszkodę nawigacyjną, przy czym nie było oznaczeń nawigacyjnych skraju torowiska na wodzie (bojki) i na mapie Urzędu Morskiego. Tablica informacyjna o slipie na lądzie znajdowała się 10 metrów od brzegu, przy czym z jednej strony leżała na ziemi z uwagi na wykonywane w pobliżu prace ziemne.

Slip (wyciąg poprzeczny) został zbudowany dla wyciągania na ląd długich, płaskodennych jednostek, takich jak barki i szalandy. Składał się z 6 bliźniaczych torowisk, wyposażonych w wózki ciągnięte po torach przez wciągarki linowe. Długość jego części podwodnej wynosiła według dokumentacji (...) 31,64 m. Głębokość kanału u nasady torów slipowych wynosiła wg sondażu przeprowadzonego w 2006 r. od 5,9 do 6,8 m. Slip znajdował się pod nadzorem Urzędu Dozoru Technicznego - nie posiadał zezwolenia dopuszczającego go do eksploatacji.

W dniu 19 października 2005 r. nurek M. R. zbadał część podwodną torowisk nr IV, V i VI slipu, po czym sporządził atest. W wyniku badania stwierdził uszkodzenie (wygięcie) jednej z szyn toru nr IV na długości 40 cm powodujące odkształcenie blachy podszynowej na długości 1,5 m.

W protokole badania doraźnego Urzędu Dozoru T.cznego Oddziału w G. z 18 listopada 2005 r. wskazano m. in. zalecenia sprowadzające się do wyłączenia z eksploatacji torowiska nr IV z uwagi na jego zły stan techniczny stwierdzony przez nurka. Uchylono następnie decyzję w sprawie zezwolenia na eksploatację slipu i zezwolono na jego eksploatację – ustalając dla tego urządzenia formę dozoru ograniczonego.

W dniach 8 – 11 grudnia 2007 r. nurek W. K. wraz z ekipą nurków przeprowadził badanie żelbetowej belki podszynowej toru nr IV Stwierdził na odcinku toru o długości ok. 15 m w dolnej części torowiska pionowe (szerokości 2 – 7 cm, na wysokości do 80 cm od górnej powierzchni belek) i poziome (szerokości 0,5 – 2 cm, długości do 1 m) pęknięcia badanych belek oraz odpryski betonu na pionowych płaszczyznach belek.

Z uwagi na konieczność wykonania prac remontowych wyciąg towarowy Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G. został wyłączony z eksploatacji. Przewidywany przerwa w eksploatacji urządzenia miała potrwać 12 miesięcy,

a po zakończeniu prac remontowych urządzenie miało być zgłoszone do badań technicznych w Urzędzie Dozoru Technicznego celem uzyskania decyzji zezwalającej na jego eksploatację. Urząd Dozoru Technicznego wyłączył to urządzenie z listy czynnych slipów, przy czym Przedsiębiorstwo (...) spółka z o. o. nie wykonywała remontu slipu, gdyż nie było zapotrzebowania na usługi, które mogły być wykonywane z jego wykorzystaniem. Wcześniejsze atesty nurkowe wskazywały na konieczność naprawy slipu, ale wymagały one poniesienia dużych nakładów. W szczególności w obrębie torowiska IV slipu były wygięte lub uszkodzone szyny w odległości około 11 metrów od strony wody, które nie były naprawiane.

Holownik portowy (...), którego armatorem było Przedsiębiorstwo (...) spółka z o. o. w G., został zbudowany w 1960 r. w H.. Był jednostką stalową jednośrubową z pędnikiem azymutalnym (A. 470 kM) jako pomocniczym urządzeniem manewrowym, zamontowanym w dziobowej części kadłuba. Jego podstawowe dane charakterystyczne były następujące: długość – 25,8 m, szerokość – 7,6 m, zanurzenie – 3,16 m, zanurzenie z wypuszczonym pędnikiem azymutalnym około 4,2 m, napęd silnikiem spalinowym M. o mocy 1000 kM, śruba napędowa o nastawnym skoku, uciąg na palu 16,5 ton, prędkość eksploatacyjna 12 w.

W dniu 9 lutego 2009 r. około godz. 12:45 szyper holownika "W." zgłosił na (...) (radiostacja krótkofalowa) bosmanowi bazy Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G., że płynie do nabrzeża tego przedsiębiorstwa w celu zabrania barki paliwowej C. 10. Barka była przycumowana około 30 m za terenem slipu w kierunku mostu S.. W obrębie torowisk slipu holownik (...) szedł kursem na barkę C. 10 – przecinał pod kątem około 85 stopni linie torowisk tego slipu. Na kursie holownika czynna głębokość do szyn torowisk się zmniejszała, a dziobowy pędnik horyzontalny A. był opuszczony do pozycji roboczej, którą oceniano na pomiędzy 4,2 do 4,4 m. Holownik płynął z umiarkowaną prędkością manewrową w granicach nie przekraczających 2 – 3 km/godz. kursem bezpośrednim, którego celem było przycumowanie do barki C. 10. Odległość do celu manewru była niewielka, około 30 do 50 m, w trakcie której należało zatrzymać holownik i zacumować do barki. Prowadzący jednostkę był skoncentrowany na zamierzonym manewrze, nie zauważył, że wszedł w obszar torowisk slipu, szybko się pod nim spływających. Skutkiem prowadzonego przez holownik kursu na akwenie torowiska slipu, jego kontakt z elementem tej konstrukcji stał się nieunikniony.

Kapitan holownika "W." M. B. nie sprawdzał na mapach czy i jakie przeszkody znajdują się na tym akwenie, jak również nie był na nim wcześniej (pracował na tym holowniku od około 4 miesięcy).

Manewr kapitana holownika (...) był najprostszym i najbardziej bezpiecznym w danych okolicznościach – polegał na podejściu ukosem do barki, a tuż przed zetknięciem z jej burtą miało dojść do zatrzymania holownika manewrem wstecz i złożenie jednostek burtami. Długość barki paliwowej C. 10 wynosiła o ponad 10 m więcej niż holownika, a rufa holownika dla celów manewrowych musiała nieco wystawać poza rufę barki (żeby umożliwić skuteczne sterowanie holownikiem). Zanurzenie holownika z wypuszczonym dziobowym napędem przekraczało zanurzenie barki paliwowej, co powodowało możliwość użycia napędu dziobowego do obracania zespołu holowniczego. Po zacumowaniu barki do holownika miało nastąpić odcumowanie od nabrzeża.

Holownik pracował śrubą (...) (bardzo wolno naprzód) ster 10 stopni w lewo, żeby nie przyciskać barki do nabrzeża i pędnik dziobowy pracujący w trawersie w prawo.

Manewrując w celu zacumowania do barki (zbliżając się wzdłuż Nabrzeża (...), równolegle, w odległości około 15 m od linii brzegu), załoga holownika poczuła dwa kolejno po sobie następujące szarpnięcia lub uderzenia (członkowie załogi usłyszeli stuk i podbiło holownikiem dwa razy – lekko uniosło go do góry), które były wynikiem uderzenia pędnikiem A. w podwodną część slipu (zahaczenia pracującym pędnikiem o wystające szyny slipu), po czym kapitan zorientował się, że utracił zdolność manewrowania pędnikiem (próbował włączyć na nim całą wstecz, ale nie było reakcji pędnika) i pozostałe manewry cumowania do barki wykonał napędem głównym (silnik ten był cały czas włączony lub został wyłączony po uderzeniu i ponownie uruchomiony po około 10 – 15 minutach, gdy sprawdzono stan uszkodzeń holownika). Holownik po tych uderzeniach zatrzymał się (był ustawiony w pobliżu nabrzeża, odchyłony lekko w prawo – widać było slip), po wycofaniu statku znad slipu na odległość około 15 metrów (wykonując ruch rufą

wstecz w prawo), gdyż nie było większego wiatru, a pływy nie były wielkie. Holownik poruszał się przed zdarzeniem w ocenie załogi z prędkością około 3 – 4 węzłów.

Zdarzenia miały bardzo dynamiczny przebieg – mechanik P. C. i zastępca mechanika W. N. wybiegli wówczas na pokład z silownik rufowej, gdzie byli w momencie uderzenia, a następnie zatrzymali napęd holownika, starali się zatamować wyciek oleju oraz podnieść pędnik jak najwyżej, po czym około 10 – 15 minut trwało ponowne uruchomienie napędu głównego holownika. Z kolei marynarz K. J. był wówczas na rufie, następnie pobiegł na dziób i sprawdzał czy nie było uszkodzeń na statku. Kapitan holownika Marina B. był wówczas cały czas na mostku holownika.

Na samym napędzie A. holownik mógł się poruszać, ale na krótkich odcinkach, gdyż pełnił funkcję napędu pomocniczego, manewrowego.

Pierwszy kontakt nastąpił pomiędzy dolną częścią dyszy K. pędnika a torowiskiem nr III – szyną torową nr 5. W wyniku ukośnego kursu dobrzeżnego, którym płynął holownik, szyna nr 6 torowiska nr III była relatywnie wyższa niż szyna nr 5. Holownik najechał czołem wysuniętej dyszy K. na szynę nr 5. To najechanie nie było zbyt głębokie w wyniku czego obudowa dyszy przeskoczyła nad szyną nr 5. Przypuszczalnie w tym momencie doszło do zgięcia rury sterującej pędnikiem lub początków tego procesu, a być może także, do rozpoczęcia zrywania śrub łączących głowicę pędnika.

Następnie doszło do uderzenia w szynę toru 6. Uderzenie w szynę toru nr 6 miało inny charakter ponieważ czoło dyszy K. było już nieco przegięte w kierunku rufowym (nieco głębsze), a szyna nr 6 była (pozornie) wyżej usytuowana w stosunku do holownika. To uderzenie skutkowało odczuwanym przez załogę holownika szarpnięciem. W jego wyniku została zerwana głowica pędnika. Po drodze nastąpiło uderzenie odrywającego się pędnika w obudowę skrzyni. To uderzenie pozostawiło ślady na tylnej krawędzi dyszy i krawędzi skrzyni. Kształt dyszy K. był obły, a kontakt z szyną pozwolił na niewielkie podniesienie holownika, które umożliwiło przejście nad powierzchnią szyny. Nadto samo zamocowanie pędnika w konstrukcji kadłuba holownika, w porównaniu ze sztywnością konstrukcji toru slipu, można było uważać za wiotkie. Szarpnięcie dotyczyło końcowego fragmentu odrywania głowicy A. od holownika i także mogło nie spowodować czytelnych śladów na szynie nr 6 i obłych fragmentach dolnej części dyszy.

Zdarzenie odbywało się w trakcie ruchu jednostki do przodu i podczas odrywania się głowicy pędnika i jej uderzenia w kadłub holownika (o krawędź skrzyni), otrzymała dodatkowy impuls do przodu (w kierunku kursu jednostki), co spowodowało przemieszczenie się oderwanej głowicy poza torowisko nr III w kierunku torowiska nr IV.

O zdarzeniu kapitan holownika zawiadomił przedstawiciela Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. Ustalono, że podczas zdarzenia, został oderwany z holownika (...) od rury fundamentowej pędnik horyzontalny typu A. U. 316 produkcji fińskiej wytwórni (...), który zatonął. Sama rura fundamentowa została lekko uszkodzona. Pędnik holownika został następnie odnaleziony przez nurków w rejonie podtorza toru IV slipu, a miejsce to zostało oznakowane specjalną bojką. Pędnik został wydobyty 10 lutego 2009 r. za pomocą dźwigu Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G..

Pędnik miał uszkodzenia krawędzi dyszy K. oraz ślad uderzenia na krawędzi skrzyni tunelu. Nie stwierdzono śladu uderzenia w rejonie komory pędnika przez pędnik, bez deformacji, które to uderzenie spowodowało nacięcie na czołowej stronie dyszy osłonowej (dyszy K. śruby pędnika), a pędnik odłamany był w kierunku dziób - rufa. Na tylnej krawędzi dyszy K. pędnika znajdował się ślad uderzenia o twardy przedmiot, a podobny ślad został zidentyfikowany na krawędzi komory pędnika. Stwierdzono ślady bardzo lekkiego tarcia na dolnej tworzącej osłony pędnika (dyszy K. śruby pędnika). Nie stwierdzono innych śladów kolizji pędnika, a szczególnie na krawędzi natarcia osłony pędnika – na przedniej krawędzi dyszy K. pędnika, ani w obrębie jego dolnej powierzchni nie zidentyfikowano śladów uderzenia lub silnego otarcia o twardy przedmiot. Cała dolna część pędnika oderwana od rury prowadzącej wpadła do wody obok toru nr 3 od strony toru nr 4. Rura prowadząca była zdeformowana na krawędzi styku z kołnierzem dolnej głowicy oraz spęczona (fałda) od strony rufowej.

W dzienniku okrętowym holownika wskazano, iż „13:00 przy podejściu do barki poczułem uderzenie po chwili drugie - brak sterowania steru strumieniowego (...)", a w rubryce uwagi zapisano „Brak dziennika maszynowego. O godz.12:30 nastąpiło urwanie śruby awaryjnej. Zabezpieczono i podwieszono do góry A. (...)”. Zamieszczono w nim również

kopie raportów i oświadczeń kapitana i mechanika holownika (...). Mechanik holownika P. C. opisał w raporcie szczegóły zdarzenia następująco: „O godz. 11:30 uruchomiono silnik główny i pomocniczy nr 2. Po opuszczeniu śruby A. uruchomiono silnik A.. Praca i parametry silników i napędu bez uwag (...) Od godz. 12.30 podchodzeniu do nabrzeża usłyszeliśmy stuk i podbiło holownikiem dwa razy, następnie Kapitan poinformował mnie, że nie mamy napędu A. (...). Prawdopodobną przyczyną uszkodzenia śruby było uderzenie o szyny slipu (...)”. Kapitan w oświadczeniu napisał, że „(...) Podchodząc równoległe do barki poczułem jedno szarpnięcie po chwili drugie w tym momencie zorientowałem się, że przyhaczyłem pędnikiem A. (...)”.

Na holowniku był dziennik maszynowy, do którego powinny być wpisywane wszystkie zdarzenia związane z uruchomieniem napędu lub jego zatrzymaniem, głównie dotyczące napędu głównego.

Holownik wszedł w kontakt z konstrukcją slipu, urywając pędnik, ale nie powodując uszkodzenia slipu opisanego w atescie nurka. W wyniku błędnego prowadzenia żeglugi w trakcie podchodzenia do barki C. 10, kapitan holownika (...) uderzył o konstrukcję slipu w obrębie torowiska nr III, a skutkiem tej kolizji było zerwanie głowicy pędnika horyzontalnego A.. W trakcie zdarzenia nie nastąpiło uszkodzenie elementu konstrukcji lub wyposażenia slipu. Nieprawidłowość działania kapitana holownika polegała na uprawianiu żeglugi na nieznanym akwenu, w pobliżu slipu z wysuniętym pędnikiem, co stanowiło poważne ryzyko zaczepienia o przeszkodę. Akwen ten był trudny w manewrach, wymagał starannej nawigacji dla zapobieżenia wypadkom, a zabrakło tego podczas zdarzenia. Nadrzędnym obowiązkiem prowadzącego statek była skuteczna obserwacja, jak również takie zapoznanie się z akwenu, po którym zamierza żeglować, żeby zapewnić własne bezpieczeństwo i bezpieczeństwo innych jego użytkowników. Niemożliwość zapoznania się ze szczegółami akwenu była równoznaczna z brakiem prawa wstępu w jego obszar. Ewentualna wadliwość oznakowania usytuowania slipu nie zwalniała tym samym kapitana holownika od tych obowiązków.

Uszkodzenie torowiska nr IV nie zostało spowodowane podczas zdarzenia z również z tego względu, że wiotkość zamontowanej w kadłubie holownika instalacji napędu horyzontalnego nie mogła spowodować uszkodzenia konstrukcji szyn kolejowych osadzonych na fundamencie podtorza o konstrukcji żelbetowej w tak poważnym rozmiarze. Takie uszkodzenie mogło być wynikiem najechania jednostki o wielkości holownika (...) dziobnicą lub stępką, a nawet konstrukcją osadzenia steru, ale wówczas na kadłubie pozostałyby ślady pokaźnych uszkodzeń. Ponadto kierunek zdeformowanych szyn torowiska nr IV był odwrotny do ruchu holownika, co wykluczało jego udział w uszkodzeniu tej konstrukcji. Również oderwana od kadłuba głowica pędnika znajdowała się pomiędzy torowiskami nr III i IV, a gdyby została zerwana na torowisku nr IV, musiałaby się znajdować pomiędzy tym torowiskiem i torowiskiem nr V.

Pomimo urwanego napędu pomocniczego holownik “W.” około godz. 13:00 podpłynął do bazy Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G. i zabrał barkę, którą miał holować (w tym momencie G. L. przechodził koło barki i rozmawiał z załogą) – odbił z nią około godz. 13:30 na drugą stronę nabrzeża, pod część wykorzystywaną przez P.. Podczas tej operacji nie zgłoszono starszemu bosmanowi bazy G. L. żadnych problemów – nie widział on dojścia lub odejścia holownika, przebywał w budynku i miał z załogą jedynie kontakt radiowy.

O godz. 15:30 G. L. otrzymał polecenie od dyrektora M. O., aby umożliwił ekipie nurkowej poszukiwanie zgubionej przez holownik (...) śruby przy ich nabrzeżu. Ekipa rozpoczęła pracę około godz. 16:00, a po godzinie G. L. przekazano informację, że zlokalizowano urwaną śrubę w okolicach slipu i miejsce, w którym znaleziono śrubę oznaczono bojką. Pędnik leżał obok toru nr III od strony toru nr IV na wysokości ok. 8 – 9 m od skraju slipu i został następnie wyciągnięty z wody z pomocą dźwigu Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G..

Krótko po zdarzeniu (w południe, wczesnych godzinach popołudniowych) kapitan holownika (...) M. B. poinformował o nim pracownika Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. – W. S., który przekazał te informacje swoim przełożonym. Około godz. 14:00 – 16:00 tego samego dnia poinformował telefonicznie o tym zdarzeniu m. in. członka zarządu Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. – A. C..

Po zdarzeniu kapitan holownika M. B. sporządził również raport o wypadku morskim, w którym opisał przebieg zdarzenia dla potrzeb postępowania przez Izbą Morską.

O zdarzeniu został poinformowany członek zarządu Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G. – Z. B. – przez J. P. z Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o., który przyjechał do niego z prośbą o wyciągnięcie pędnika holownika z wody, wskazując, iż doszło do jego ścięcia podczas przechodzenia holownika nad slipem. Poza tym nie został poinformowany o przebiegu zdarzenia przez inne osoby.

Pismem z 10 lutego 2009 r. (omyłkowo pismo to było datowane na dzień 10 stycznia 2009 r.) A. C., członek zarządu Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G., poinformował Przedsiębiorstwo (...) spółkę z o. o. w G., iż dnia poprzedniego „około godz. 13:00 nastąpiła kolizja holownika W. z trzecim od mostu S. torem slipu nabrzeżowego”, a „w wyniku kolizji nastąpiło uszkodzenie torowiska co zostanie przedstawione w atęście nurka (...)”. Wskazano również ubezpieczyciela, jak również poinformowano, że aktualnie ustalane były przyczyny zdarzenia.

W dniu 10 lutego 2009 r. nurek P. K. (z przedsiębiorstwa (...)) na zlecenie Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. dokonał podwodnych oględzin miejsca zdarzenia, z których wynikało, że w odległości około 8,5 m od końca torów widoczne były ślady otarć na szynach toru V (bez uszkodzeń), a na torze nr IV w odległości około 9,2 m od końca torów – pęknięcie wzdłużnej belki podtorowej (żelbetowej) i ubytek betonu w tej belce do 3 cm głębokości na odcinku około 0,5 m (po około 25 cm po obu stronach pęknięcia), przez który widać zbrojenie i wygięcie/przesunięcie belki (ramy) nośnej szyn. Strzałki wygięcia szyn toru IV (pomierzone łąką 3 m długości) przedstawiały się następująco: szyna od strony Mostu S. – około 9 cm, a szyna od strony M. – około 3 cm. Wspomniał także o śladach otarcia na szynach torowiska nr V opisywanego slipu.

A. Przedsiębiorstwo (...) w G. w piśmie podpisanym przez Z. G., poinformowała Przedsiębiorstwo (...) spółkę z o. o. w G. o wynikach przeprowadzonych prac związanych z naprawą uszkodzenia torowiska nr IV slipu, przy czym stwierdziła m. in. że w trakcie prac podwodnych związanych z naprawą (ewentualną wymianą) wygiętego odcinka szyny na torze nr IV, po wykonaniu podczyszczenia miejsca uszkodzenia, stwierdzono znaczne wygięcie szyn w kierunku toru nr III, na długości około 15 m od dolnego odcinka (stopera), wygięcie szyny 7 = 60 cm, wygięcie szyny 8 = 75 cm (szyny torowiska nr IV). Stwierdzono również pęknięcia i „przekoszenie” dolnego zebra toru nr IV oraz znaczne ubytki betonu na belkach podszytowych.

Przedsiębiorstwo (...) spółka z o. o. w G. zgłosiła powstałą szkodę do swojego ubezpieczyciela (...) S.A., gdzie miała ubezpieczone swoje mienie od ognia i innych zdarzeń losowych. Ubezpieczyciel ten odmówił wypłaty odszkodowania z uwagi na brak decyzji Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G. odnośnie polisy, z której zamierzała uzyskać likwidację szkody oraz nie dosłanie dokumentów i informacji niezbędnych do ustalenia zakresu odpowiedzialności ubezpieczyciela.

W dniu 20 marca 2009 r. został wykonany kolejny atest nurkowy na zlecenie Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G. przez Przedsiębiorstwo (...) spółkę z o. o., w którym stwierdzono, że m. in. tor nr 4 „szyna 8 wygięta 7-8 cm w kierunku toru nr 3 na odcinku 1,40 m, w odległości około 11 m od dolnego stopera, drobne wykruszenia betonu w miejscu wygięcia, na długości około 1,5 m”. Za badanie przez nurka części podwodnej slipu (19 marca 2009 r.) Przedsiębiorstwo (...) spółka z o. o. w G. zapłaciło kwotę 1.005,94 zł wynikająca z faktury VAT nr (...) z 23 marca 2009 r.

W dniu 8 lipca 2009 r. nurek R. K. wykonał przegląd techniczny wszystkich torowisk slipowych, po czym sporządził atest nurkowy, w którym stwierdził, że w odniesieniu do torowiska nr IV – szyna 8 wygięta 7 – 8 cm w kierunku toru nr 3 na odcinku 1,40 m, w odległości ok. 11 m od dolnego stopera, drobne wykruszenia betonu pod blachą, w miejscu wygięcia, na długości ok. 1,5 m. Z dołączonego szkicu wynikało, że obie szyny torowiska nr IV były przesunięte w kierunku torowiska nr III. Wskazano także na uszkodzenie torowiska nr VI. Za badanie przez nurka z Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. części podwodnej slipu (9 lipca 2009 r.) Przedsiębiorstwo (...) spółka z o. o. w G. zapłaciła kwotę 1.114,98 zł wynikającą z faktury VAT nr (...) z 10 lipca 2009 r.

W dniach 8 – 11 grudnia 2009 r., na zlecenie Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G. wykonany został przez Przedsiębiorstwo (...) spółkę z o. o. wykop pompą (...) (metodą mamutowania) wzdłuż belek podszynowych toru nr 4, w wyniku którego stwierdzono pionowe pęknięcia belek o szerokości 2 – 7 cm, na wysokości do 80 cm od górnej powierzchni belek oraz poziome pęknięcia belek o szerokości 0,5 – 2 cm i długości do 1 m, a ponadto odpryski betonu na pionowych płaszczyznach belek – uszkodzenia te stwierdzono na odcinku toru o długości około 15 m, w dolnej części torowiska. Za wykonanie wykopu pompą Mamut wzdłuż belek podszynowych toru IV i przegląd nurkowy odsłoniętych belek Przedsiębiorstwo (...) spółka z o. o. wystawiła dla Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G. 21 grudnia 2009 r. fakturę VAT nr (...) na kwotę 4.800 zł.

W październiku 2009 r. został także wykonany operat techniczny pomiaru prostolinijności toru.

Sprawa trafiła także na wokandę Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni, która postanowieniem z 30 czerwca 2009 r. zdecydowała o nie wszczynaniu postępowania w sprawie uderzenia przez holownik (...) pędnikiem w konstrukcję slipu w porcie (...) z uwagi na brak interesu publicznego w rozpatrywaniu wypadku. Izba Morska na wniosek delegata Ministerstwa Infrastruktury stwierdziła, że przyczyną wypadku był błąd nawigacyjny kapitana holownika polegający na uprawianiu żeglugi na nieznanym akwenie w pobliżu slipu Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G. z wysuniętym pędnikiem, co stanowiło poważne ryzyko zaczepienia o przeszkodę. Rozważając przyczynę wypadku nie przyjęto tłumaczenia prowadzącego holownik M. B., że nie wiedział, iż z nabrzeża biegnie sześciotorowy slip o szerokości 45 m i nie zauważył postawionej przy nim tablicy ostrzegawczej. Kapitan (...) wyjaśnił, że nie widział konieczności dodatkowego oznakowania części podwodnej slipu, gdyż obecne było wystarczające; a stawianie boi w odległości 30 m od nabrzeża wydatnie utrudniłoby korzystanie ze szlaku żeglugowego W. Śmiałej m.in. dla statków (...) S.A., cumujących naprzeciw tego nabrzeża przy Nabrzeżu F.. Ograniczyłyby także możliwość wykorzystania sąsiadujących ze slipem odcinków tego nabrzeża przy których są miejsca dla postojów pogłębiarek, szaland i jednostek pomocniczych Przedsiębiorstwa (...) spółki z o. o. w G.. Kapitan (...) podkreślił, że miejsce w którym wydarzył się rozpatrywany wypadek, było doskonale znane wszystkim kapitanom jednostek poruszających się po kanale portowym i M.; że w kilkudziesięcioletniej historii portu (...) po raz pierwszy doszło tam do tego rodzaju wypadku.

Przedsiębiorstwo (...) spółka z o. o. w G. zleciła mgr inż. M. K. sporządzenie oceny sposobu i kosztów odtworzenia części podwodnej konstrukcji toru IV slipu i w październiku 2010 r. został sporządzony raport naprawienia szkody i odtworzenia uszkodzonego podtorza toru IV slipu, w trzech wariantach. W wariantcie I przewidywano dokonanie całkowitej rozbiorczy zniszczonego podtorza oraz jego zastąpienie prefabrykowaną ramą żelbetową o identycznych wymiarach i parametrach wytrzymałościowych, ponadto wyposażenie monolitycznych żelbetowych belek podtorza w szyny jezdne na powierzchni, a następnie montaż pod wodą, co miało pozwolić wykonać konstrukcję z wykorzystaniem możliwie najmniejszych nakładów finansowych. Szacunkowy koszt prac miał wynieść 593.330,39 zł netto (bez VAT). W opisie stanu toru IV wskazano, iż zauważalne były prowizoryczne prace naprawcze w miejscu uderzenia jednostki w konstrukcję (wymiana szyn) oraz że śruby mocujące w ilości 240 były skorodowane. Z kolei koszt sporządzenia tej opinii (wynagrodzenie wynikające z umowy o dzieło nr (...)) wyniósł 13.435 zł.

Przedsiębiorstwo (...) spółka z o. o. ubezpieczyła swoją odpowiedzialność cywilną za szkody w Towarzystwie (...) Spółce Akcyjnej w W.. Roszczenie z tytułu szkody zgłoszonej przez Przedsiębiorstwo (...) spółkę z o. o. w G. było przedmiotem postępowania likwidacyjnego na podstawie wniosku z 20 października 2010 r. prowadzonego przez (...) S.A w G. i zostało zakończone uznaniem przez ubezpieczyciela, że roszczenie jest całkowicie bezzasadne i bezprzedmiotowe.

Pismem z 26 stycznia 2011 r. Przedsiębiorstwo (...) spółka z o. o. w G. wezwała Przedsiębiorstwo (...) spółkę z o. o. do zapłaty, a ta w odpowiedzi na wezwanie z 4 lutego 2011 r. uznała roszczenie za bezzasadne i bezprzedmiotowe oraz odmówiła zapłaty powołując się na ustalenia i decyzję ubezpieczyciela.

Dokonując oceny materiału dowodowego, Sąd pierwszej instancji dał wiarę świadkom – członkom załogi holownika (...) oraz opinii biegłego powołanego w sprawie B. P.. Właśnie istotne dla rozstrzygnięcia sprawy okoliczności

znajdowały według Sądu Okręgowego odzwierciedlenie w opinii biegłego, który w sposób wyczerpujący, a przy tym logiczny i jasny przedstawił okoliczności, które pozwalały na wykluczenie związku przyczynowego między uszkodzeniami slipu wskazywanymi przez powoda a faktem urwania pędnika w holowniku (...) i tym samym wykluczały również możliwość uznania odpowiedzialności pozwanego za poniesioną przez powoda szkodę. W ocenie Sądu pierwszej instancji zarzuty powoda nie podważyły opinii biegłego sądowego. Kwestionowane przez powoda okoliczności znalazły w szczególności potwierdzenie w innych dowodach.

Dalej Sąd Okręgowy stwierdził, że zaistnienie zdarzenia z dnia 9 lutego 2009 r. w postaci utraty pędnika przez holownik (...) po wpłynięciu przez ten holownik na teren slipu należnych do powoda nie było między stronami sporne. Istota sporu sprowadzała się do ustalenia, czy holownik (...) wyrządził szkodę powodowi w postaci wskazywanego przez niego uszkodzeń slipu. Powodów upatrywała istnienia odpowiedzialności cywilna pozwanego na podstawie art.435 k.c. a więc na zasadzie ryzyka. W świetle ustaleń faktycznych dokonanych przez sąd pierwszej instancji nie było jednak podstaw do przyjęcia, że w wyniku zahaczenia przez pędnik holownika (...) należącego do pozwanego, powód poniósł jakąkolwiek szkodę w obrębie slipu stanowiącego własność powoda. Poza twierdzeniami powoda i faktem istnienia uszkodzenia w obrębie w szczególności toru IV slipu żadne okoliczności nie świadczyły o tym, że w wyniku kolizji holownika pozwanego w podwodną część toru IV slipu doszło do uszkodzeń podtorza.

Przede wszystkim Sąd Okręgowy wskazała, iż uszkodzenie torowiska istniało już przed kolizją i jak wynika z dokumentów nigdy nie zostało naprawione. Sąd ten zwrócił uwagę, że opisywane przez nurków przed i po kolizji z 2009 r. uszkodzenie sugerują, że powstały w wyniku jednego wypadku, który był wcześniej.

Za równie istotne Sąd Okręgowy przyjął to, iż charakter uszkodzenia toru nr IV od strony Mostu S. wskazywała na działanie siły poziomej, przeciwnej do ruchu holownika. Ruch holownika (...) w momencie zderzenia w sposób dostatecznie precyzyjny odtworzył biegły sądowy B. P.. Przy czym jego ustalenia odnośnie do utraty pędnika i mające wówczas miejsce kierunku ruchu holownika znajdowały dostateczne odzwierciedlenie w treści dokumentów i zeznań świadków, których prawdziwości powód skutecznie nie podważył.

Ostatnim argumentem przemawiającym przeciwko uznaniu zasadności żądania powoda była według Sądu pierwszej instancji wiotkość zamontowanej na w kadłubie holownika instalacji napędu horyzontalnego, która zgodnie z opinią biegłego sądowego, nie mogła spowodować uszkodzeń konstrukcji szyn kolejowych osadzonych na fundamencie podtorza konstrukcji żelbetowej w tak poważnym rozmiarze.

W ocenie Sądu Okręgowego bezprzedmiotowe było dokonywanie ustaleń, czy w przypadku odwrotnego, niż to ustalili biegły kierunku ruchu holownika (...), ewentualnie dodatkowo przy założeniu, iż holownik poruszał się z barką paliwową przy swej burcie, uszkodzenia podtorza IV slipu świadczyć mogły o zderzeniu z nim holownika i powstaniu uszkodzeń związanych z uderzeniem. Niezależnie od tego Sąd ten przyjął za biegłym sądowym, który odniósł się do wyjaśnienia tej okoliczności, iż w żadnym z tych wypadków nie wystąpiłyby skutki w postaci uszkodzenia torowiska IV opisane w aktach sprawy. Logiczne uzasadnienie stanowiska biegłego w tym zakresie znajdowało oparcie w wytrzymałość konstrukcji opuszczania i obrotu pędnika.

Mając na względzie powyższe okoliczności, Sąd Okręgowy na podstawie art.435 § 1 k.c. a contrario oddalił powództwo, orzekając o kosztach postępowania na podstawie art.98 k.p.c.

Powód wniósł apelację, skarżąc wyrok Sądu Okręgowego w całości, zarzucając mu naruszenie prawa procesowego, w szczególności art.281 k.p.c. w zw. z art.286 k.p.c. w zw. z art.278 § 1 k.p.c. i art.233 § 1 k.p.c. poprzez oddalenie wniosku o wyłączenie biegłego B. P. i oparcie się na jego opinii, która przyjmuje hipotetyczny przebieg wypadku i jest nieprzydatna dla rozstrzygnięcia oraz poprzez zaniechanie dopuszczenia dowodu z opinii innego biegłego pomimo niewystarczającego wyjaśnienia sprawy wymagającej wiedzy specjalnej.

W oparciu o takie zarzuty skarżący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez zasądzenie od pozwanego na jego rzecz kwoty 613.686,31 zł z ustawowymi odsetkami od dnia 15 lutego 2011 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania za obie instancje.

Ponadto powód wniósł o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego na okoliczność, czy uszkodzenia pędnika i holownika (...) mogą świadczyć o zderzeniu holownika z podwodną częścią IV slipu i czy w oparciu o te uszkodzenia można stwierdzić, jaki był rozmiar uszkodzeń konstrukcji toru IV skipu oraz na okoliczność wyliczenia kwoty kosztów naprawy uszkodzonej konstrukcji toru IV slipu w wyniku uderzenia holownika (...).

W odpowiedzi na apelację pozwany wniósł o jej oddalenie i zasądzenie od powoda na jego rzecz kosztów postępowania apelacyjnego.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja nie zasługuje na uwzględnienie. Sąd drugiej instancji uznając trafność ustaleń faktycznych i słuszność oceny dowodów dokonanej przez Sąd Okręgowy przyjmuje je za własne. Uzupełnienie materiału dowodowego w postępowaniu apelacyjnym poprzez dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego J. J. na okoliczności wnioskowane w apelacji powoda (k.587 – 590), potwierdza tylko ustalenia Sądu pierwszej instancji, na których oparł się Sąd odwoławczy (art.382 k.p.c.).

Tak zgromadzony materiał dowody był wystarczający dla rozstrzygnięcia sprawy (art.382 k.p.c.), dlatego Sąd Apelacyjny oddalił wniosek powoda o dopuszczenie dowodu z opinii instytutu (art.217 § 3 k.p.c.). Wniosek taki mógłby być uzasadniony w razie niewystarczającego wyjaśniania sprawy na podstawie opinii biegłych sądowych lub ich sprzeczności. In concreto taka sytuacja nie wystąpiła, w związku z czym samo niezadowolenie strony z konstatacji biegłych, nie usprawiedliwiała dopuszczenia kolejnego dowodu w sprawie.

Zasadniczy spór w sprawie dotyczył odpowiedzialności pozwanego za uszkodzenia mienia powoda na podstawie art.435 § 1 k.c., do czego konieczne było ustalenie, czy do powstania przedmiotowej szkody doszło właśnie w wyniku działań pozwanej spółki. O tym decydowały m.in. okoliczności faktyczne, których przebieg – według Sądu Okręgowego – nie pozwalała na przypisanie odpowiedzialności pozwanemu. Powód nie zgadza się ze stanowiskiem Sądu pierwszej instancji, przedstawiając w apelacji zarzuty naruszenia prawa procesowego, które w jego ocenie dyskwalifikują przyjętą przez ten Sąd wersję wypadków, na podstawie której jego roszczenie nie zostało uwzględnione co do zasady.

Zarzuty sformułowane w apelacji są nieusprawiedliwione.

Chybiony jest zarzut naruszenia art.281 k.p.c. w zw. z art.286 k.p.c. w zw. z art.278 § 1 k.p.c. i art.233 § 1 k.p.c.

Skarżący bezzasadnie kwestionuje opinię biegłego powołanego przed Sądem pierwszej instancji, podnosząc zarzuty dotyczące braku obiektywizmu biegłego, jak i co do samej warstwy merytorycznej opinii. Przede wszystkim, wbrew zarzutom powoda nie było podstaw do wyłączenia biegłego (art.281 k.p.c.). Krytyczne uwagi biegłego na temat zasadności podniesionych wobec jego opinii zastrzeżeń przez pełnomocnika strony powodowej, nie wpływają na jasne i wyczerpujące wyjaśnienia biegłego do opinii, które nie zmieniły jego wniosków wynikających z analizy materiału sprawy. Biegły sądowy B. P. w swoich poglądach był konsekwentny i stanowczość jego opinii – niekorzystanej dla powoda – nie może być zdaniem Sądu Apelacyjnego odbierana jako negatywne nastawienie do strony, podważające jego obiektywizm.

Niniejsza sprawa niewątpliwie wymagała dla rozstrzygnięcia wiadomości specjalnych i takie posiadał biegły B. P., którego kwalifikacje nie zostały podważone. Oparcie się przez Sąd meriti na opinii biegłego, która jest pełna, jasna i zawiera obszerne oraz logiczne uzasadnienie, nie budzi więc zastrzeżeń.

Bezzasadne są zarzuty pozwanego dotyczące nieprzydatności opinii biegłego B. P. z uwagi na to, że oparł ją na hipotetycznym przebiegu zdarzeń, który jest wysoce wątpliwy.

Zadaniem biegłego było wyjaśnienie przyczyn uszkodzeń toru nr IV slipu w powiązaniu z manewrami holownika pozwanego i urwaniem jego pędnika. Na potrzeby opinii wymagane było natomiast m.in. ustalenie sposobu przemieszczania się holownika w szczególności kierunku jego ruchu. Wprawdzie przyjęte przez biegłego założenie, że holownik płynął w kierunku od (...) do Mostu S. jest jego ustaleniem, jednakże pozostaje ono zgodne także z ustaleniami Sądu Okręgowego dokonanyymi na podstawie analizy całości materiału dowodowego, a to w sprawie ma znaczenie decydujące.

Konstatacja, iż holownik pozwanego płynął w kierunku Mostu S. wynika z zeznań świadków – załogi holownika, którym Sąd dał wiarę. Analiza tych zeznań przez Sąd pierwszej instancji jest bardzo obszerna i przekonująca, zaś skarżący nie prezentuje w apelacji żadnych zarzutów, które podważałyby ustalenia, na których oparł się w tym zakresie Sąd a quo. Zarzuty skarżącego sprowadzają się do wskazania na wątpliwości wynikające z zeznań świadków i opinii biegłego, jednakże nie podważają skutecznie wiarygodności ich zeznań, ani prawidłowości opinii biegłego.

Analiza rozbudowanego materiału dowodowego nigdy nie może być tak przeprowadzona, aby nie można było się w niej dopatrzyć pewnych wątpliwości. Przy ocenie skomplikowanego materiału dowodowego nie chodzi jednak o to, czy nasuwa ona takie lub inne wątpliwości co do pewnych szczegółów lecz o to, czy całość rozumowania, jakie doprowadziło do takiej oceny, nie budzi sprzeciwu. Nie może budzić sprzeciwu rozumowanie, które według rzetelnej oceny materiału dowodowego, przedstawia się jako wewnętrznie zwarta, logiczna całość (por. wyrok SN z 29.8.1974 r., I CR 338/74, LEX nr 7578).

Bezspornym jest, że tor 4 slipu był uszkodzony już wcześniej i z tych względów był wyłączony z użytku. Rodzaj uszkodzeń holownika, miejsce położenia oderwanego od statku pędnika oraz analiza zeznań składanych przez załogę holownika w Kapitanacie (...) potwierdzają wersję przyjętą za biegłym przez Sąd pierwszej instancji i czynią w tym względzie wywód tego Sądu logicznym.

Nie uzasadnia apelacji zarzut braku przeprowadzenia kolejnej opinii biegłego po dopuszczeniu dowodu z zeznań świadków. Po pierwsze, ustalenia przyjęte przez biegłego są takie same jak Sądu na podstawie zeznań świadków; po drugie, dokonanie ustaleń faktycznych należy do sądu. Zatem tylko wówczas gdyby przyjęte przez biegłego ustalenia faktyczne – konieczne dla sporządzenia opinii – były odmienne od ustaleń Sądu meriti, wymagałoby to dopuszczenia dowodu z nowej opinii.

Niezależnie od tego, odpór zarzutom powoda dotyczącym braku powołania dowodu z opinii innego biegłego, stawia wynik uzupełniającego postępowania dowodowego prowadzonego przed Sądem drugiej instancji. Mianowicie, według opinii biegłego J. J., uszkodzeń toru nr IV slipu nie mógł dokonać holownik (...), gdyż nie doszło do zderzenia holownika z podwodną częścią tego slipu. Jednocześnie ten biegły w pełni zgodził się z wnioskami biegłego B. P.. Następnie biegły J. J. odpowiedział na piśmie na pytania i zarzuty powoda (k.615 – 617) oraz złożył wyjaśnienia na rozprawie, podtrzymując swoje stanowisko.

Sąd Apelacyjny uznał opinię biegłego J. J. za wiarygodną. Okoliczność, że dwie opinie biegłych sądowych korespondują ze sobą zawierając te same wnioski powoduje, że nastąpiła właściwa ich weryfikacja, potwierdzająca prawidłowość obu niezależnie sporządzonych od siebie opinii.

W tej sytuacji, na podstawie prawidłowych ustaleń faktycznych, w pełni uprawiona jest konstatacja Sądu pierwszej instancji, iż powód nie udowodnił roszczenia na podstawie art.435 § 1 k.c.

W rezultacie, apelacja powoda jako bezzasadna, na podstawie art.385 k.p.c. podlegała oddaleniu. O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono na podstawie art.98 k.p.c., zasądzając od powoda na rzecz pozwanego koszty zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

SSA Jakub Rusiński SSA Ewa Tomaszewska SSA Dariusz Janiszewski