

Sygn. akt V ACa 240/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 3 listopada 2015 r.

Sąd Apelacyjny w Gdańsku – Wydział V Cywilny

w składzie:

| | |
|-----------------|--|
| Przewodniczący: | SSA Roman Kowalkowski |
| Sędziowie: | SA Maryla Domel-Jasińska SA Maria Sokołowska (spr.) |
| Protokolant: | sekretarz sądowy Karolina Petruczenko |

po rozpoznaniu w dniu 3 listopada 2015 r. w Gdańsku na rozprawie

sprawy z powództwa I. K.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej
w W., A. W. i J. O.

o zapłatę i ustalenie

na skutek apelacji powódki

od wyroku Sądu Okręgowego w B.

z dnia 17 grudnia 2014 r. sygn. akt I C 399/12

I. zmienia zaskarżony wyrok w punkcie 2 (drugim) i 3 (trzecim) w ten sposób, że nie obciąża powódki kosztami procesu;

II. oddala apelację w pozostałej części;

III. zasądza od powódki na rzecz pozwanego (...)

(...) Spółki Akcyjnej w W. kwotę 2.700 (dwa tysiące siedemset) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego;

IV. zasądza od powódki solidarnie na rzecz pozwanych A. W.

i J. O. kwotę 2.700 (dwa tysiące siedemset) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.

Na oryginale właściwe podpisy.

Sygn. akt V ACa 240/15

UZASADNIENIE

Powódka I. K. wniosła o zasądzenie od pozwanego (...) S.A. z siedzibą w W. kwoty 151.065,92 złotych wraz z ustawowymi odsetkami od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, a także o ustalenie odpowiedzialności pozwanego na przyszłość wobec powódki za skutki wypadku(...) oraz o zasądzenie kosztów procesu. W uzasadnieniu wskazała, że (...) korzystała z usługi(...) przez (...) s.c. w S., podczas której pokład został zalany przez wielką falę, która uderzyła w powódkę z ogromną siłą i powaliła ją na pokład. Następnie powódka upadła, a po przechyleniu się statku na drugą stronę, uderzyła o burzę. W wyniku zdarzenia powódka przeszła (...) Zdaniem powódki odpowiedzialność pozwanego wynika z art. 435 § k.c. albowiem statek był obiektywnie wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody, a przedsiębiorca odpowiada za wyrządzoną szkodę na zasadzie ryzyka.

Pozwany w odpowiedzi na pozew wniósł o odrzucenie pozwu z uwagi na nieprawidłowe określenie strony pozwanej, ewentualnie o oddalenie powództwa z uwagi na brak legitymacji procesowej biernej. Pozwanego ubezpieczyciela łączyła z (...) umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, a także umowa o odpowiedzialności cywilnej za szkody na osobie i mieniu w związku z przewozem pasażerów, które to ubezpieczenia są ubezpieczeniami morskimi, tym samym na podstawie art. 820 k.c. brak jest możliwości bezpośredniego dochodzenia zapłaty z tytułu powstałej po stronie powódki szkody od ubezpieczyciela armatora statku, na co wskazuje także art. 292 § 1 Kodeksu morskiego. W konsekwencji nie ma podstaw do zastosowania art. 822 § 4 k.c., na podstawie którego uprawniony może dochodzić roszczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela. Pozwany podniósł także, że w sprawie mają zastosowanie przepisy art. 181 § 1 Kodeksu morskiego i postanowienia Konwencji Ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z dnia 13 grudnia 1974 roku, w związku z czym przewoźnik odpowiada za szkodę, jeżeli wypadek nastąpił w czasie przewozu i był wynikiem winy lub niedbalstwa przewoźnika, jego pracowników albo agentów. W ocenie pozwanego powódka zobowiązana do udowodnienia winy przewoźnika, nie wykazała tej okoliczności. Z ostrożności pozwany wskazał, że nie zostały spełnione przesłanki odpowiedzialności z art. 435 k.c., albowiem szkoda powstała na skutek siły wyższej, a taką było uderzenie fali. Pozwany zakwestionował także samą wysokość roszczenia, jak również powołał się także na franszyzę redukcyjną z umowy ubezpieczenia w kwocie 10.000 złotych, w związku z tym ewentualna odpowiedzialność pozwanego winna być pomniejszona o tą kwotę.

Sąd Okręgowy wezwał do sprawy w także charakterze pozwanych A. W. i J. O. na mocy art. 194 § 3 k.p.c. Pozwani ci w odpowiedzi na pozew wnieśli o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów procesu według norm przepisanych, podnosząc, iż w sprawie nie może mieć zastosowania podstawa odpowiedzialności z art. 435 k.c., lecz postanowienia Konwencji Ateńskiej z 1974 roku, która obejmuje także przewozy krajowe. Pozwani podnieśli, że odpowiedzialność przewoźnika za szkodę oparta jest na zasadzie winy, a zatem zdarzenie miało charakter nieszczęśliwego wypadku, armator zatrudniał wykwalifikowaną załogę, statek posiadał stosowny certyfikat bezpieczeństwa oraz wyposażenie, ilość osób na statku nie przekraczała dopuszczalnej ilości, na morzu panowały zaś normalne warunki pogodowe. Pozwani nadto zaprzeczyli, aby kapitan statku swoim celowym zachowaniem w celu wywołania dodatkowych emocji dokonywał manewrów napływania na fale. Pozwani podnieśli też zarzut przedawnienia z art. 16 ust. 1 Konwencji, natomiast w razie przyjęcia odpowiedzialności z art. 435 k.c. podnieśli, że szkoda powstała niezależnie od ruchu przedsiębiorstwa w wyniku działania siły wyższej w postaci uderzenia fali morskiej.

Sąd Okręgowy w B. wyrokiem z dnia 17 grudnia 2014 r. w punkcie pierwszym oddalił powództwo, w punkcie drugim zasądził od powódki na rzecz pozwanego(...) S.A. z siedzibą w W. kwoty 3.600 zł tytułem zwrotu kosztów procesu, w punkcie trzecim zasądził od powódki solidarnie na rzecz pozwanych A. W. i J. O. kwotę 3.617 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sąd Okręgowy wydał przedmiotowy wyrok w oparciu o ustalenie, iż (...) w czasie (...), który wypłynął z portu w U., siła wiatru północno-zachodniego wynosiła 3-4 stopnie, stan morza wynosił 2 do 3 stopni B, natomiast od 12.35 występowały ostrzeżenia o silnym wietrze w porywach do 6-7 stopni. O godzinie 13.10 kapitanat portu został poinformowany przez kierownika (...) o tym, że (...) i zawiadomił o swoim powrocie do portu. W tym dniu jednostka (...) swoje rejsy rozpoczęła o godzinie 11.50, po uzyskaniu zgody bosmanatu na rejsy w tym dniu. Nie było informacji o przeciążeniu statku, pogoda do żeglugi tego dnia była dobra, było lekkie falowanie statku, spowodowane przez samoistne fale. Obsługa rejsu posiadała kwalifikacje między innymi w zakresie bezpieczeństwa kierowania tłumem

oraz bezpieczeństwa pasażerów, w tym w zakresie technik ratunkowych. Sąd I instancji ustalił, iż na statku było dużo osób, miejsca siedzące na pokładzie statku były zajęte, a powódka wraz z częścią osób stanęła na dziobie statku. W pewnym momencie na pokład wdarła się fala, która przewróciła powódkę jako jedyne go pasażera. Po zawróceniu statku do portu celem udzielenia pomocy medycznej powódce, pozostali pasażerowie chcieli kontynuować rejs. Sąd Okręgowy wskazał, iż jednostka w momencie zdarzenia znajdowała się przy wyjściu z portu i kierowała się pod falę. Kierujący statkiem L. L. nie naprowadzał jednostki pod falę w taki sposób, aby wywołać dodatkowo uczucie falowania. Na pokładzie była wystarczająca ilość miejsc dla wszystkich pasażerów, pasażerowie mogą stać na pokładzie, nie ma obowiązku zajęcia miejsca siedzącego. Z ustaleń Sądu Okręgowego wynika, iż najczęściej pasażerowie chcą przebywać na dziobie statku, gdzie jest najlepszy widok. Powódka w momencie przewrócenia się stała koło masztu dziobowego, gdzie pasażerowie mogą przebywać. Pasażerowie do rejsu liczeni byli na trapie, podczas wchodzenia na pokład. Na samym pokładzie były instrukcje od obsługi statku dla pasażerów. W przypadku większych fal są zalecenia, aby pasażerowie siedzieli. Miejsca siedzące na statku są nie tylko na pokładzie, ale też pod pokładem. Statek był często kontrolowany przez Urząd Morski pod kątem spełnienia wymogów certyfikatów. Sąd I instancji wskazał, iż powódka pierwszy raz płynęła statkiem, a na pokład weszła jako ostatnia. W świetle ustaleń Sądu I instancji powódka (...). Była hospitalizowana w Szpitalu (...) w B. przez okres (...)

Sąd Okręgowy ustalił, iż powódka zgłosiła w 2010 roku szkodę do pozwanego ubezpieczyciela, który nie uznał swojej odpowiedzialności z uwagi na brak winy czy niedbalstwa przewoźnika, jego pracowników albo agentów, na podstawie Konwencji Ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z dnia 13 grudnia 1974 roku. Właściciele jednostki posiadali w (...) S.A. ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody na osobie i mieniu pasażera w związku z przewozem pasażerów na statku, według warunków wynikających z (...)z dnia 20 lipca 1987 roku z pewnymi wyjątkami.

Stan faktyczny Sąd Okręgowy ustalił na podstawie zeznań świadków L. L., A. K. (1), K. S., K. F., P. W. i Z. R., które były jasne, logiczne, wzajemnie się uzupełniały i potwierdzały, jak również ich treść miała swoje potwierdzenie w pozostałym materiale dowodowym w postaci dowodów z dokumentów, co do których strony nie zgłaszały zastrzeżeń. Sąd Okręgowy wskazał, iż w przypadku świadków wnioskowanych przez stronę pozwaną nie występowały sprzeczności w treści zeznań, w przeciwieństwie do pozostałych świadków przesłuchanych w sprawie. Stąd też Sąd I instancji nie dał wiary zeznaniom świadków strony powodowej, jako sprzecznym, nie mającym potwierdzenia w pozostałym materiale dowodowym, z wyjątkiem opisu samego zdarzenia i miejsca, w którym powódka znajdowała się w chwili zdarzenia. W konsekwencji także Sąd I instancji w znacznej części odmówił wiarygodności zeznaniom powódki, jako odosobnionym, nie mającym poparcia w żadnym innym wiarygodnym materiale dowodowym. Sąd Okręgowy podniósł, że na podstawie oceny powyższych dowodów istniały wystarczające podstawy do rozstrzygnięcia sprawy, a wobec przesądzenia braku odpowiedzialności pozwanych pozostałe okoliczności w sprawie nie miały znaczenia dla jej rozstrzygnięcia. Z tego też powodu Sąd Okręgowy oddalił wniosek powódki o dopuszczenie dowodu z opinii biegłych sądowych (...), albowiem dowód ten został powołany na okoliczność następstwa samego zdarzenia, co wobec braku podstaw do przypisania odpowiedzialności pozwany stało się bezprzedmiotowe dla wydanego rozstrzygnięcia.

W rozważaniach prawnych przedstawionych w uzasadnieniu przedmiotowego wyroku Sąd Okręgowy wskazał, iż w sprawie nie ma podstaw do zastosowania art. 435 § 1 k.c. jako podstawy odpowiedzialności pozwanych z tytułu zdarzenia (...). Zgodnie bowiem z treścią art. 181 § 1 Kodeksu morskiego przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu zgodnie z postanowieniami Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108), zwanej dalej "Konwencją ateńską", zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479). Zatem ustawodawca, posługując się metodą inkorporacji, poddał kwestię odpowiedzialności cywilnej przewoźnika za szkody na osobie i w bagażu pasażera regulacji przepisów o charakterze międzynarodowym. Konwencja ateńska weszła w życie 28 kwietnia 1987 r. i od tej daty wiąże również Polskę. Konwencja ateńska znajduje zastosowanie do przewozów międzynarodowych, ale wyraźnie zaznaczyć należy, że polski ustawodawca rozszerzył zakres jej zastosowania również na przewozy krajowe, o ile spełniony jest przynajmniej jeden z warunków, o których mowa w art. 2 ust. 1 konwencji, tj. statek podnosi banderę państwa - strony konwencji

albo jest w nim zarejestrowany lub umowa przewozu została zawarta w państwie - stronie konwencji, lub miejsce wyjazdu albo przeznaczenia, zgodnie z umową przewozu, znajduje się w państwie uczestniczącym w konwencji. Sąd Okręgowy wskazał, iż przesłanki te zostały w niniejszej sprawie spełnione. Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę powstałą w wyniku śmierci pasażera lub odniesionego przez niego uszkodzenia ciała i rozstroju zdrowia oraz utraty lub uszkodzenia bagażu oparta jest na zasadzie winy przewoźnika, jego pracowników albo agentów działających w ramach ich zatrudnienia (art. 3 konwencji ateńskiej). Konwencja ustanawia domniemanie winy przewoźnika lub jego podwładnych, ale wyłącznie wówczas, jeżeli szkoda na osobie lub w bagażu kabinowym nastąpiła wskutek albo w związku z wymienionymi enumeratywnie w konwencji zdarzeniami, tj. rozbiciem statku, zderzeniem, wejściem na mieliznę, wybuchem, pożarem lub wadliwością statku. Odrębnie zostały ukształtowane reguły odpowiedzialności w sytuacji, gdy wypadek pasażera ma charakter indywidualnego zdarzenia (np. pasażer upadł ze schodów łączących niższy i wyższy pokład statku), a inaczej, gdy wypadek ma charakter poważnej katastrofy (np. doszło do zderzenia dwóch statków). Sąd Okręgowy wskazał, iż w myśl zasad konwencyjnych rozkład ciężaru dowodu winy przewoźnika lub zatrudnionych przez niego osób uzależniony jest od charakteru wypadku i rodzaju naruszonego dobra. Jeśli nie działa domniemanie winy w sytuacjach omówionych powyżej, a dochodzi do jednostkowego nieszczęśliwego zdarzenia, w którym pasażer doznał szkody na osobie, powód będzie musiał wykazać winę przewoźnika lub jego podwładnych. Ponadto w każdym wypadku do powoda należy udowodnienie, że wypadek, który spowodował szkodę, nastąpił w czasie przewozu, a także określenie rozmiaru szkody oraz związku przyczynowego pomiędzy szkodą a wypadkiem, który ją spowodował (art. 3 ust. 2 konwencji ateńskiej). Sąd I instancji podniósł ponadto, iż w dacie wypadku nie obowiązywał przepis art. 181 § 1a Kodeksu morskiego, który wszedł w życie w dniu 31 grudnia 2012 roku. W ocenie Sądu I instancji powódka nie wykazała żadnej postaci winy po stronie przewoźnika czy jego pracowników, co w konsekwencji wpływało także na brak odpowiedzialności pozwanej firmy ubezpieczeniowej. Co do pojęcia winy, odwołać należy się do prawa cywilnego zgodnie z art. 1 § 2 Kodeksu morskiego. Prawo cywilne rozróżnia przy tym winę umyślną oraz niedbalstwo, przy czym w okolicznościach niniejszej sprawy może być mowa jedynie o tej drugiej postaci winy. Sąd Okręgowy wskazał, iż przy ustaleniu winy nieumyślnej decydujące znaczenie ma miernik staranności, jaki przyjmuje się za wzór prawidłowego postępowania. Z niedbalstwem będziemy więc mieli do czynienia wówczas, gdy możliwym będzie postawienie zarzutu, że sprawca szkody zachował się w sposób odbiegający od modelu wzorcowego, ujmowanego abstrakcyjnie. W ocenie Sądu I instancji w okolicznościach niniejszej sprawy brak było przesłanek do przypisania pozwanemu przewoźnikowi, czy też jego pracownikom, niedbalstwa. Świadczyć o tym zdaniem Sądu Okręgowego mają takie okoliczności jak: obsadzenie statku wykwalifikowaną załogą, sprawność techniczna statku, posiadanie przez statek certyfikatu bezpieczeństwa, brak przepełnienia statku podczas rejsu. Powódka nie wykazała także, aby kapitan statku wykonywał niebezpieczne manewry statkiem, w celu wywołania dodatkowych odczuć. Pasażerowie nie odczuwali niebezpieczeństwa w czasie rejsu, a takie manewry w ocenie Sądu Okręgowego mogłyby je wywołać. Ponadto gdyby warunki pogodowe na to nie pozwalały, statek nie dostałby zgody na wyjście z portu. Sąd I instancji stwierdził także, że nie ma obowiązku informowania w ustalony sposób pasażerów o tym, jak mają się zachować na statku i jest to poddane ich rozsądnej ocenie właśnie w powiązaniu z tym, że mogli wybrać sobie miejsce pobytu na pokładzie. Sąd Okręgowy podniósł, iż były na statku informacje o zachowaniu w pewnych okolicznościach, ale nawet ich ewentualny brak nie miałby wpływu na ocenę pod kątem ewentualnej niedbałości po stronie pracowników. Wszystkie powyższe okoliczności musiały prowadzić do uznania, że zdarzenie (...)nosiło cechy nieszczęśliwego wypadku, do którego powódka nie była przygotowana. Powódka po raz pierwszy zdecydowała się na rejs statkiem, zatem przyjąć trzeba, że nie wiedziała, jak w rzeczywistości zachowuje się statek na falach, a jednak zdecydowała się na zajęcie miejsca na przodzie statku, zamiast zajęcia bardziej bezpiecznej pozycji w innym miejscu statku. Stąd też zdaniem Sądu Okręgowego brak jest możliwości stwierdzenia winy przewoźnika, w tym jego pracowników, a w konsekwencji brak jest odpowiedzialności pozwanego ubezpieczyciela.

Sąd I instancji wskazał ponadto, że w jego ocenie nie był uzasadniony zarzut przedawnienia z art. 16 ust. 1 Konwencji ateńskiej, skoro zdarzenie miało miejsce (...) a pozew został wniesiony w dniu 11 czerwca 2012 roku, a zatem przed upływem lat dwóch od opuszczenia statku. W ocenie Sądu Okręgowego zarzut przedawnienia nie mógłby być uwzględniony względem pozwanych dopozwanych w trakcie procesu, z uwagi na art. 5 k.c. Odnosząc się do zarzutu braku legitymacji biernej pozwanego ubezpieczyciela Sąd Okręgowy wskazał, iż z mocy art. 820 k.c. przepisu art. 822 § 4 k.c. nie stosuje się do ubezpieczeń morskich, a w przepisach kodeksu morskiego w tytule VIII brak jest podobnego

uregulowania o możliwości dochodzenia *actio directa* w stosunku do ubezpieczyciela. W konsekwencji po stronie tego pozwanego brak było legitymacji procesowej biernej, co oznacza, że powódka co do zasady winna występować z roszczeniem wyłącznie wobec odpowiedzialnego przewoźnika.

Mając powyższe na uwadze Sąd Okręgowy powództwo oddalił, na podstawie art. 3 Konwencji ateńskiej z 1974 roku. O kosztach procesu Sąd I instancji orzekł w stosunku do każdego z pozwanych na podstawie art. 98 k.p.c. i przepisów rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. Nr 163, poz. 1349 ze zm.).

Apelację od przedmiotowego wyroku wniosła powódka, zaskarżając go w całości i wnosząc o jego zmianę i zasądzenie od pozwanych solidarnie na rzecz powódki kwoty 151.065,92 zł z odsetkami ustawowymi od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty i zasądzenie kosztów postępowania, ewentualnie o jego uchylenie i przekazanie sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania i pozostawienie temu Sądowi rozstrzygnięcia w zakresie kosztów postępowania apelacyjnego. Skarżąca zarzuciła:

1) naruszenie przepisów prawa materialnego:

a) art. 181 § 1 Kodeksu morskiego w zw. z postanowieniami Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagaży, sporządzonej w Atenach dnia 13 grudnia 1974 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. poprzez nieuwzględnienie winy pozwanych w zaistnieniu zdarzenia z dnia 18.07.2010 r.,

b) art. 53§ 2 oraz art. 61 §1 Kodeksu morskiego poprzez jego pominięcie i nieuwzględnienie przez Sąd I instancji okoliczności, iż kapitan statku nie wydał w dniu zdarzenia żadnych zarządzeń celem zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na statku oraz nie przedsięwziął wszystkich możliwych środków celem uchronienia osób znajdujących się na statku przed niebezpieczeństwem;

c) art. 435 k.c. poprzez jego pominięcie i uznanie, iż pozwany powinien ponowić odpowiedzialność na zasadzie winy,

2) naruszenie przepisów postępowania w postaci:

a) art. 233 k.p.c., tj. ocenę materiału dowodowego w sposób powierzchowny i sprzeczny z zasadami logiki formalnej, poprzez przekroczenie przez Sąd Okręgowy zasad swobodnej oceny dowodów i nierozważenie całego zebranego w sprawie materiału dowodowego, a w szczególności błędną ocenę zeznań świadków A. i K. Ź. oraz A. K. (2), poprzez stwierdzenie braku ich wiarygodności oraz braku spójności zeznań w zakresie warunków atmosferycznych panujących na morzu po ponownym wypłynięciu statku, a nadto stwierdzenia, iż byli oni zainteresowani korzystnym dla powódki rozstrzygnięciem, przy jednoczesnym zawierzeniu wszystkim świadkom wnioskowanym przez pozwanego,

b) art. 278 § 1 k.p.c. poprzez niedopuszczenie dowodu z opinii wnioskowanych przez stronę powodową biegłych(...)celem określenia doznanych przez powódkę obrażeń oraz dysfunkcji i procentowego trwałego uszczerbku na zdrowiu powódki,

c) art. 102 k.p.c. poprzez jego pominięcie i nieuwzględnienie trudnej sytuacji życiowej i materialnej powódki oraz jej złego stanu zdrowia, która to uzasadniała jej całkowite zwolnienie od kosztów sądowych oraz wyczerpuje znamiona wypadku szczególnie uzasadnionego, przewidzianego w trybie art. 102 k.p.c.

Pozwany ubezpieczyciel w odpowiedzi na apelację wniósł o jej oddalenie i zasądzenie od powódki kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych, podnosząc, że zaskarżony wyrok jest prawidłowy i winien się ostać w obrocie prawnym.

Pozwani A. W. i J. O. wnieśli o oddalenie apelacji w całości i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanych solidarnie kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja powódki była skuteczna jedynie w zakresie rozstrzygnięcia Sądu Okręgowego o kosztach postępowania, co skutkowało zmianą zaskarżonego wyroku w części w zakresie punktu drugiego i trzeciego poprzez odstąpienie od obciążenia powódki kosztami procesu, w pozostałym zakresie natomiast apelacja powódki okazała się niezasadna i podlegała oddaleniu.

W ocenie Sądu Apelacyjnego Sąd Okręgowy dokonał prawidłowych ustaleń faktycznych i sformułował na ich podstawie zasadne wnioski, które Sąd Apelacyjny w całości podziela i przyjmuje jako własne.

W pierwszej kolejności wskazać należy, iż zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. nie może być uznany za uzasadniony, albowiem powódka nie podniosła żadnego argumentu przemawiającego za przyznaniem, iż doszło do naruszenia zasady swobodnej oceny dowodów przez Sąd I instancji. Powódka przedstawia bowiem jedynie własną ocenę zgromadzonych w sprawie dowodów i swoją wersję wydarzeń, a naruszenia przywołanego przepisu postępowania upatruje wyłącznie w tym, że Sąd I instancji dokonał odmiennej oceny zgromadzonych dowodów. Zgodnie z art. 233 § 1 k.p.c. sąd ocenia wiarygodność i moc dowodów według własnego przekonania, na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału. Przepis art. 233 § 1 k.p.c. przyznaje sądowi swobodę w ocenie zebranego w sprawie materiału dowodowego, a zarzut naruszenia tego uprawnienia tylko wtedy może być uznany za usprawiedliwiony, jeżeli sąd zaprezentuje rozumowanie sprzeczne z regułami logiki bądź z doświadczeniem życiowym. Dla skuteczności zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. nie wystarcza stwierdzenie o wadliwości dokonanych ustaleń faktycznych poprzez przedstawienie przez skarżącego własnej wersji stanu faktycznego. Formułując taki zarzut skarżący powinien wskazać, jakie kryteria oceny sąd naruszył przy ocenie konkretnych dowodów, uznając brak ich wiarygodności i mocy dowodowej lub niesłuszne im je przyznając (por. red. A. Zieliński, K. Flaga – Gieruszyńska, Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz, Warszawa 2014). Skuteczność zarzutu naruszenia przez sąd art. 233 § 1 k.p.c. i wynikającej z normy przewidzianej w tym przepisie zasady swobodnej oceny dowodów zależy od wykazania przez apelującego niekonsekwencji w rozumowaniu, kojarzeniu faktów i wyciąganiu z nich wniosków, a więc naruszeniu uznanych zasad oceny dowodów i prawniczej argumentacji. Potencjalnie możliwa odmienna ocena zebranych dowodów, jeżeli skarżący nie wykazał na czym polega wadliwość rozumowania sądu dokonującego innej oceny, sama w sobie nie może prowadzić do zakwestionowania ustaleń Sądu I instancji (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z 27 maja 2014 r., sygn. akt V ACa 23/14, LEX nr 1506122). Wobec powyższego Sąd Apelacyjny nie podzielił zarzutów skarżącej odnoszących się do naruszenia przepisów postępowania w postaci art. 233 § 1 k.p.c. i nie znalazł podstaw do podważenia oceny dowodów dokonanej przez Sąd I instancji. Sąd Okręgowy w obszernym wywodzie przedstawionym w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku wyjaśnił motywy, które przemawiały za przyjętą przez niego oceną poszczególnych dowodów, w tym dowodów z zeznań świadków A. i K. Ź. oraz A. K. (2). Powódka nie wyjaśniła, na czym miało polegać naruszenie przez Sąd I instancji zasady swobodnej oceny dowodów, w tym w odniesieniu do zeznań tych świadków, wskazując jedynie, iż ocena ta jest niewłaściwa. Z tych względów zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. Sąd Apelacyjny uznał za chybiony.

Podniesiony w apelacji zarzut naruszenia art. 278 § 1 k.p.c. polegający na braku przeprowadzenia dowodu z opinii biegłych celem określenia następstw wypadku jest niezasadny. Zgodnie z art. 227 k.p.c. przedmiotem dowodu są fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie. Zgodzić się należy z poglądem wyrażonym w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 września 1997 r. (sygn. akt II UKN 271/97, OSNP 1998, Nr 14, poz. 430, LEX nr 32992), iż granicę obowiązku prowadzenia przez sąd postępowania dowodowego wyznacza podlegająca kontroli instancyjnej ocena, czy dostatecznie wyjaśniono sporne okoliczności sprawy. W ocenie Sądu Apelacyjnego sporne okoliczności sprawy zostały wyjaśnione w sposób dostateczny pozwalający na rozstrzygnięcie sporu, a przeprowadzenie dowodów na okoliczność następstw wypadku w sytuacji braku odpowiedzialności pozwanych za zdarzenie okazało się zbędne. Okoliczności te przemawiały również za przyjęciem, iż dowód z opinii biegłych (...), który miał stanowić źródło opinii o skutkach wypadku odczuwanych przez powódkę, był nieprzydatny do rozstrzygnięcia sporu. W ocenie Sądu Apelacyjnego nie doszło zatem do naruszenia wspomnianych przepisów postępowania, a zarzut podniesiony przez skarżącą jest chybiony.

Podniesione przez skarżącą zarzuty naruszenia prawa materialnego są w ocenie Sądu Apelacyjnego niezasadne, a zaskarżony wyrok w zakresie punktu pierwszego oddalającego powództwo odpowiada prawu.

W odniesieniu do roszczenia skierowanego przeciwko pozwanemu ubezpieczycielowi wskazać należy, iż powództwo podlegało oddaleniu z powodu braku legitymacji procesowej biernej tego pozwanego. Pozwany ubezpieczyciel w odpowiedzi na pozew zasadnie podnosił, iż w niniejszej sprawie powództwo nie mogło zostać skierowane bezpośrednio przeciwko niemu na mocy art. 822 § 4 k.c. w ramach tzw. *actio directa*. Zgodnie z art. 820 k.c. przepisów tytułu dotyczącego umowy ubezpieczenia znajdującego się w Kodeksie cywilnym nie stosuje się do ubezpieczeń morskich. Ubezpieczenia morskie mają zatem swoją odrębną, kompletną regulację prawną w Tytule VIII (Ubezpieczenia morskie) ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 758 ze zm.). Przepisy Kodeksu morskiego w tym zakresie nie zawierają podstawy prawnej analogicznej do art. 822 § 4 k.c. zezwalającej na skierowanie powództwa przez poszkodowanego bezpośrednio przeciwko ubezpieczycielowi. W uzasadnieniu wyroku Sądu Najwyższego z dnia 19 października 2011 (sygn. akt II CSK 86/11, Legalis nr 440182) wyrażono pogląd, iż *actio directa* kwalifikowana jest jako specyficzna figura prawna, nie podlegająca zaszeregowaniu do tradycyjnej konstrukcji roszczenia deliktowego czy kontraktowego, a na płaszczyźnie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń nabiera cech specyficznych, bowiem jest to odrębne roszczenie prawno-ubezpieczeniowe, będące źródłem odpowiedzialności *in solidum* zakładu ubezpieczeń za skutki zdarzenia. W związku z powyższym brak podstawy prawnej w Kodeksie morskim do formułowania przez poszkodowanego bezpośredniego roszczenia przeciwko ubezpieczycielowi udzielającemu ochrony w zakresie zdarzeń morskich powoduje, że poszkodowany nie jest uprawniony domagać się spełnienia świadczenia bezpośrednio od ubezpieczyciela. W związku z powyższym z tego względu roszczenie powódki skierowane przeciwko pozwanemu ubezpieczycielowi podlegało oddaleniu.

W ocenie Sądu Apelacyjnego roszczenie skierowane przeciwko pozwanym solidarnie A. W. i J. O. również podlegało oddaleniu z uwagi na podniesiony przez tych pozwanych zarzut przedawnienia roszczenia. Zasadnie Sąd I instancji skonstatował, iż na mocy art. 181 § 1 Kodeksu morskiego przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkody na osobie pasażera oraz za szkody w jego bagażu zgodnie z postanowieniami Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu, sporządzonej w A. dnia 13 grudnia 1974 r. (Dz.U. z 1987 r. Nr 18, poz. 108), zwanej dalej "Konwencją ateńską", zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz.U. z 1994 r. Nr 99, poz. 479), a zgodnie z § 2 tego artykułu postanowienia Konwencji ateńskiej stosuje się do wszystkich umów przewozu pasażerów i ich bagażu, podlegających przepisom Kodeksu morskiego. Na mocy art. 16 ust. 1 i ust. 2 Konwencji ateńskiej termin przedawnienia wynosi dwa lata i biegnie od dnia opuszczenia statku przez pasażera. W odniesieniu do pozwanych armatorów skutki prawne, jakie ustawa wiąże z wytoczeniem powództwa, następują w momencie wezwania do wzięcia udziału w sprawie w charakterze pozwanych w myśl art. 198 § 1 k.p.c., co nastąpiło w dniu 12 grudnia 2012 r. W związku z powyższym roszczenie powódki przeciwko pozwanym armatorom przedawniło się prawie pół roku wcześniej, (...). Brak jest podstaw w ocenie Sądu Apelacyjnego do uznania, iż podniesienie zarzutu przedawnienia przez pozwanych armatorów stanowiło nadużycie prawa podmiotowego zgodnie z art. 5 k.c., a argumentacja Sądu Okręgowego w tym zakresie nie zasługuje na uwzględnienie. Zdaniem Sądu Apelacyjnego upływ terminu przedawnienia roszczenia w stosunku do pozwanych armatorów był wynikiem jedynie błędnego pozwania ubezpieczyciela, a zatem był to błąd procesowy, który nie uzasadnia oceny, iż podniesienie zarzutu przedawnienia było sprzeczne z zasadami słuszności.

Sąd Apelacyjny wskazuje jednakże, iż nawet gdyby uznać, iż zarzut przedawnienia powinien być uznany za nieskuteczny z uwagi na sprzeczność z art. 5 k.c., to roszczenie powódki względem pozwanych armatorów nie zasługiwało na uwzględnienie z uwagi na brak wykazania winy tych pozwanych w zaistnieniu zdarzenia.

Na wstępie wskazać należy, iż na mocy art. 3 ust. 1 Konwencji ateńskiej przewoźnik odpowiada za szkodę powstałą w wyniku śmierci pasażera lub odniesionego przez niego uszkodzenia ciała i rozstroju zdrowia oraz utraty lub uszkodzenia bagażu, jeżeli wypadek, który spowodował doznaną w ten sposób szkodę, nastąpił w czasie przewozu i był wynikiem winy lub niedbalstwa przewoźnika, jego pracowników albo agentów działających w ramach ich zatrudnienia. Przepis ten ustanawia zatem odpowiedzialność przewoźnika ukształtowaną na zasadzie winy. W związku z powyższym

zasadnie Sąd Okręgowy skonstatował, iż odpowiedzialność pozwanych A. W. i J. O. nie jest oparta o zasadę ryzyka zgodnie z normą wyrażoną w art. 435 § 1 k.c., zgodnie z którą prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład uprawiany w ruch za pomocą sił przyrody ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu. Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 3 października 2012 r. (sygn. akt II CSK 25/12, Legalis nr 606399) stanął na stanowisku, iż nie ma racji skarżący dowodząc, że odpowiedzialność pozwanego jest odpowiedzialnością, której podstawę prawną stanowić powinien art. 435 § 1 k.c., argumentując, że w sytuacji gdy dochodzi do zawarcia umowy przewozu, a armator wykonuje przewóz, odpowiada jako przewoźnik na podstawie Kodeksu morskiego. W świetle tych okoliczności zarzut naruszenia art. 435 § 1 k.c. był niezasadny.

Przesądżając zatem zasadę odpowiedzialności pozwanych armatorów w oparciu o winę, Sąd Apelacyjny stoi na stanowisku, iż zgromadzony w sprawie materiał dowodowy nie pozwala na przypisanie im winy. Rozkład ciężaru dowodu wynikający wprost z art. 3 ust. 2 i ust. 3 Konwencji ateńskiej obciążał w tym zakresie stronę powodową, która nie wykazała naruszenia zasad starannego działania pozwanych armatorów lub osób, za których działania odpowiadają, co mogłoby świadczyć o niedbalstwie. Sąd Apelacyjny w całości podzielił dokonane przez Sąd Okręgowy ustalenia faktyczne w sprawie, jak również akceptuje w pełni dokonaną ocenę zgromadzonych dowodów, która jest wszechstronna i wyczerpująca. W świetle obszernych rozważań przedstawionych w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku brak jest podstaw do uznania, iż pozwanym armatorom można przypisać winę za zdarzenie (...)

Odnosząc się do zarzutu naruszenia art. 53 § 2 i art. 61 § 1 Kodeksu morskiego poprzez brak uwzględnienia okoliczności, iż kapitan miał nienależycie wypełnić wynikające z tych przepisów obowiązki, wskazać należy, iż jest on niezasadny. Zgodnie z art. 53 § 2 Kodeksu morskiego wszystkie osoby znajdujące się na statku obowiązane są podporządkować się zarządzeniom kapitana wydanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na statku. Norma wynikająca z tego przepisu zawiera zatem podstawę kompetencyjną dla kapitana statku do wydawania takich zarządzeń i nakłada obowiązek innych osób znajdujących się na statku do ich wypełniania. Z przepisu tego nie wynika natomiast obowiązek wydawania zarządzeń przez kapitana w trakcie każdego rejsu, a w szczególności w sytuacjach, które nie są uzasadnione koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa i porządku na statku. Art. 61 § 1 Kodeksu morskiego stanowi, iż kapitan jest obowiązany przedsięwziąć wszystkie środki dla uchronienia statku oraz znajdujących się na nim osób i ładunku przed szkodą. Obowiązek wynikający z tego przepisu nie ma jednakże charakteru absolutnego, a kapitan statku nie miał obowiązku przypuszczać, iż w czasie rejsu w normalnych warunkach pogodowych jeden z pasażerów przewróci się i dozna obrażeń. Kapitan wypełniając swoje obowiązki informacyjne względem pasażerów statku wycieczkowego ocenia zakres niezbędnych informacji i zarządzeń biorąc pod uwagę potrzeby obiektywne, nie jest zobowiązany dostosowywać zakresu udzielanych instrukcji do indywidualnych potrzeb każdego z pasażerów (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 października 2012 r., sygn. akt II CSK 25/12, Legalis nr 606399). Skarżąca stara się argumentować, iż brak dostatecznych instrukcji kapitana statku względem jej osoby ma przesądzać o winie pozwanych armatorów za wypadek. Zdaniem Sądu Apelacyjnego osoba dorosła powinna być świadoma tego, iż ruch statku wiąże się z brakiem stabilności podłoża, a przód statku narażony jest na dodatkowe uciążliwości w postaci wzmożonego kołysania i rozbryzgiwania się wody, co ma związek z naturalnym ruchem statku względem płynących naprzeciw niego fal. W okolicznościach niniejszej sprawy brak jest zatem podstaw do uznania, iż kapitan zobowiązany był udzielać szczególnych instrukcji i zarządzeń w zakresie bezpieczeństwa, albowiem brak było nadzwyczajnych okoliczności mogących stanowić zagrożenie dla pasażerów. W ocenie Sądu Apelacyjnego zatem zarzut naruszenia art. 53 § 2 i art. 61 § 1 Kodeksu morskiego jest chybiony.

Zasadny okazał się być zarzut naruszenia art. 102 k.p.c., zgodnie z którym w wypadkach szczególnie uzasadnionych sąd może zasądzić od strony przegrywającej tylko część kosztów albo nie obciążać jej w ogóle kosztami. W ocenie Sądu Apelacyjnego w niniejszej sprawie zachodziły szczególnie uzasadnione okoliczności uzasadniające odstąpienie od obciążania powódki kosztami postępowania w pierwszej instancji. Z jednej strony za odstąpieniem od obciążania powódki kosztami procesu przemawiała jej sytuacja materialna, która skutkowałą zwolnieniem powódki od kosztów sądowych, jak również posiadany przez nią stopień niepełnosprawności wpływający na brak możliwości podejmowania przez nią zwiększonej aktywności zawodowej. Przyjmuje się jednak w orzecznictwie, że

sama sytuacja ekonomiczna strony przegrywającej nie stanowi podstawy zastosowania normy z art. 102 k.p.c. przy rozstrzygnięciu o kosztach procesu, chyba że na rzecz tej strony przemawiają dalsze szczególne okoliczności, które same mogłyby być niewystarczające, lecz łącznie z trudną sytuacją ekonomiczną wyczerpują znamiona wypadku szczególnie uzasadnionego (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Białymstoku z dnia 27 maja 2015 r., I ACa 107/15, Legalis nr 1271355). Za taką szczególną okoliczność można uznać sytuację, w której w danych okolicznościach faktycznych strona mogła być subiektywnie przekonana o zasadności swego roszczenia (zob. orzeczenie SN z dnia 20 grudnia 1979 r., III PR 78/79, OSP 1980, z. 11, poz. 196, Legalis nr 1045580). Zdaniem Sądu Apelacyjnego taka sytuacja zachodziła w niniejszej sprawie, albowiem skarżąca mogła mieć subiektywne odczucie zasadności swoich żądań. Z powyższych względów zarzut naruszenia art. 102 k.p.c. jest w ocenie Sądu Apelacyjnego uzasadniony.

W świetle przedstawionych okoliczności Sąd Apelacyjny uwzględnił apelację w części w zakresie orzeczenia o kosztach postępowania przed Sądem I instancji i na mocy art. 386 § 1 k.p.c. zmienił zaskarżony wyrok w punkcie drugim i trzecim w ten sposób, że nie obciążył powódki kosztami procesu, o czym orzekł jak w punkcie pierwszym sentencji wyroku. W punkcie drugim sentencji wyroku Sąd Apelacyjny oddalił apelację w pozostałej części na mocy art. 385 k.p.c.

O kosztach postępowania apelacyjnego Sąd Apelacyjny orzekł na mocy art. 98 § 1 i § 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c. przy zastosowaniu § 6 pkt. 6 w zw. z § 12 ust. 1 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 490 ze zm.) i zasądził od powódki na rzecz pozwanego ubezpieczyciela kwotę 2.700 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego w punkcie trzecim sentencji wyroku oraz zasądził od powódki na rzecz pozwanych solidarnie A. W. i J. O. kwotę 2700 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego w punkcie czwartym sentencji wyroku. Sąd Apelacyjny nie znalazł podstaw do zastosowania art. 102 k.p.c. w zakresie rozstrzygnięcia o kosztach postępowania apelacyjnego i odstąpienia od obciążania powódki tymi kosztami. Podstawy do zastosowania art. 102 k.p.c. w odniesieniu do kosztów postępowania apelacyjnego nie stanowi subiektywne przekonanie strony powodowej o zasadności jej żądań. Zgodnie z poglądem wyrażonym w postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 18 czerwca 2014 r. (sygn. akt V CZ 40/14, Legalis nr 1067207) przekonanie strony o zasadności zajmowanego stanowiska, które w pewnych przypadkach może przemawiać za nieobciążaniem jej kosztami przegranego procesu przed sądem pierwszej instancji, przestaje być aktualne w postępowaniu apelacyjnym, albowiem strona ma możliwość zweryfikowania swojego stanowiska. W ocenie Sądu Apelacyjnego powódka reprezentowana przez profesjonalnego pełnomocnika po zapoznaniu się z uzasadnieniem wyroku Sądu I instancji powinna była zmienić swoje przekonanie o zasadności dochodzonego roszczenia, a kwestionując niekorzystny dla siebie wyrok powinna była uwzględnić konieczność ponoszenia związanych z tym konsekwencji procesowych. W związku z powyższym zdaniem Sądu Apelacyjnego brak jest szczególnych okoliczności przemawiających za odstąpieniem od obciążania powódki kosztami postępowania odwoławczego, albowiem sama sytuacja materialna strony nie może stanowić ku temu podstawy.