

## UZASADNIENIE

W pozwie z 31 maja 2012 r. powód – J. P., wniósł o zasądzenie na jego rzecz od pozwanej – Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, kwoty 210.000 zł wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi od 11 listopada 2006 r. oraz zasądzenie od pozwanej na rzecz powoda kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W uzasadnieniu pozwu strona powodowa wskazała, że 28 czerwca 2008 r. strony niniejszego postępowania zawarły umowę określającą warunki i tryb udzielenia przez pozwaną pomocy finansowej z funduszy Unii Europejskiej i funduszy krajowych – Program (...). Przedmiotem tej umowy była realizacja przez powoda przedsięwzięcia polegającego na zakupie statku pasażersko-samochodowego, którego szczegóły (zakres rzeczowy, terminy realizacji itp.) określał harmonogram rzeczowo-finansowy, stanowiący załącznik nr 1 do w/w umowy. Na podstawie tej umowy strona pozwana zobowiązała się do udzielenia powodowi pomocy finansowej w kwocie 210.000 zł. Rzeczone przedsięwzięcie składać się miało z dwóch etapów: pierwszego - „statek gotowy do wodowania”, drugiego – „statek gotowy do eksploatacji”. W dniu 28 lipca 2006 r. powód zakupił statek „gen. S.”. W dniu 10 sierpnia 2006 r., po otrzymaniu 31 lipca 2006 r. dokumentu Rejestracyjnego S. Żegluga Śródlądowej, złożył pozwanej wniosek o płatność. Zgodnie z przedmiotową umową, 6 września 2006 r. odbyły się dwie wizytacje terenowe statku „gen. S.”, w wyniku których stwierdzono realizację obu etapów przedsięwzięcia. Pomimo to pozwana poinformowała powoda, że jego wniosek o płatność jest niepoprawny z uwagi na niepełne zrealizowanie przedsięwzięcia oraz wypowiedziała umowę. Z uwagi na to, iż zdaniem powoda wypowiedzenie to było bezzasadne i bezprawne, wniósł on o zapłatę dofinansowania w wysokości 210.000 zł. W dniu 5 listopada 2012 r. Sąd Okręgowy w Warszawie wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym i zasądził od pozwanej na rzecz powoda kwotę w wysokości 210.000 zł z odsetkami ustawowymi od 11 listopada 2012 r. do dnia zapłaty oraz koszty postępowania, w tym koszty zastępstwa procesowego.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwana wniosła o oddalenie powództwa oraz zasądzenie od powoda na jej rzecz zwrotu kosztów procesu. W uzasadnieniu sprzeciwu strona pozwana stwierdziła, że powód nie wywiązał się z przedmiotowej umowy, dlatego też żądanie objęte pozwem jest pozbawione podstaw. Zdaniem pozwanej wizytacja przeprowadzona 6 września 2006 r. wykazała, że zakupiony przez powoda statek nie był w tym dniu gotowy do eksploatacji, bowiem w stoczni znajdował się jedynie kadłub tego statku, co potwierdza sporządzona dokumentacja fotograficzna oraz protokół. Strona pozwana wskazała, że ocena realizacji drugiego etapu projektu została na skutek omyłki błędnie wskazana

(w rubryce dotyczącej oceny zgodności zamiast rubryki „nie” omyłkowo zakreślono rubrykę „tak”). Ponadto, w raporcie dotyczącym drugiego etapu przedsięwzięcia wskazano, że projekt nie został zrealizowany w terminie oraz że jest on niezgodny z zawartą umową oraz fakturami przedstawionymi do płatności. Dalej strona pozwana wskazuje, że powód błędnie łączy fakt uzyskania Dokumentu Rejestracyjnego S. Żegluga Śródlądowej z gotowością eksploatacyjną statku. W/w dokument potwierdza jedynie własność statku, a jego gotowość eksploatacyjną potwierdza świadectwo zdolności żeglugowej, którego powód nie przedstawił. Dlatego też Agencja nie rozpatrzyła pozytywnie złożonego przez powoda wniosku o płatność. Ponadto zdaniem pozwanej powód nie wywiązał się z umowy także w części zobowiązującej go do utworzenia oraz utrzymania sześciu miejsc pracy przez minimum rok od dokonania płatności.

W dalszych pismach procesowych (z 8 stycznia 2013 r., 14 maja 2013 r., 28 czerwca 2013 r., 12 listopada 2013 r. i 1 lutego 2014 r.) powód wyjaśnił, że jego zdaniem spełnił on wszystkie warunki umowy łączącej go z pozwaną. Strona powodowa stwierdziła, że użyte przez nią pojęcie „gotowy do eksploatacji” (użyte w takiej zwięzłej formie z powodu braku miejsca w rubryce w tabeli harmonogramu rzeczowo-finansowego) nie oznaczało stanu statku w dniu jego zakupu, ale posiadania przez statek zestawu cech i właściwości określonych przez powoda mianem „gotowości do eksploatacji”, a których posiadanie warunkuje

w ogóle możliwość ubiegania się o wydanie dokumentów żeglugowych, a więc dopuszczenie do użytkowania. Pozwana natomiast zdaniem strony powodowej błędnie utożsamia pojęcia „cechy gotowości do eksploatacji” ze „stanem gotowości do eksploatacji”. W dołączonych do pism procesowych wyjaśnieniach składanych przez stronę powodową Agencji, powód wskazał, że z powodu niskiego stanu wody w W. statek nie mógł zostać przetransportowany drogą

wodną do W. celem wykonania prac wykończeniowych nieobjętych kontraktem zakupu. Z tego powodu zdecydował się on przygotować statek do transportu drogą lądową, co wymagało utrzymania go w fizycznym stanie, który został opisany w protokole przekazania (brak zamontowanej nadbudówki, brak zamontowanych silników itp.). Odnosząc się do argumentów pozwanej dotyczących braku utrzymania miejsc pracy przez rok od daty dokonania ostatniej płatności, powód wskazał, że spowodowane to było przede wszystkim działaniami Agencji, która wypowiedziała umowę i nie wypłaciła mu żadnych środków pieniężnych. Ponadto powód wskazał, że nie został wcześniej poinformowany o omyłkowym wypełnieniu rubryk w raporcie przez osoby dokonujące wizytacji statku i przez to trwał w przekonaniu, że wypełnił on swoje zobowiązanie względem Agencji. W piśmie procesowym z 1 lutego 2014 r. powód wskazał również, że pozwana naruszyła procedury programu (...) dokonując wizytacji obu etapów przedsięwzięcia jednego dnia oraz używając złych formularzy pism.

Pozwana w pismach procesowych (z 26 marca 2013 r., 5 czerwca 2013 r. i 29 stycznia 2014 r.) kierowanych do Sądu wskazywała, że to powód jest autorem pojęcia „statek gotowy do eksploatacji” i to na nim ciąży odpowiedzialność za ewentualne nieścisłości

w wykładni tego terminu. Zdaniem strony pozwanej pojęcie „statek gotowy do eksploatacji” oznacza statek, który może być wykorzystywany zgodnie ze swoim przeznaczeniem. Ponadto, Agencja wskazała, że 28 września 2006 r., powód zwrócił się do niej o zmianę zakresu rzeczowego przewidzianego w II etapie przedsięwzięcia z „oddania statku gotowego do eksploatacji” na „zakup statku i uzyskanie świadectwa rejestracji”.

Na rozprawach, które odbyły się: 6 marca 2013 r., 15 maja 2013 r., 4 września 2013 r., 13 listopada 2013 r., 22 stycznia 2014 r. strony potrzywały swoje dotychczasowe stanowiska w sprawie.

#### **Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

W dniu 26 stycznia 2004 r. powód złożył pozwanej wniosek o pomoc finansową z programu (...) (Działanie 4 – Różnicowanie działalności gospodarczej na obszarach wiejskich, Schemat 4.2 – Tworzenie miejsc pracy na obszarach wiejskich), na planowane przez niego przedsięwzięcie określone jako zakup statku pasażersko-samochodowego na potrzeby świadczenia usług transportowych. Zgodnie ze złożonym wnioskiem statek ten miał być używany do wynajmu wraz z załogą w ramach stałej współpracy z podmiotem zajmującym się organizacją przewozów. We wniosku w sekcji dotyczącej zatrudnienia powód wskazał planowane przez niego utworzone 10 nowych miejsc pracy na stanowiskach: głównego mechanika (1 stanowisko), motorzysty (3 stanowiska), sternika-dowódcy (3 stanowiska), stewardessy (2 stanowiska), dozorczy-sprzątacza (1 stanowisko).

W dniu 28 czerwca 2004 r. strony niniejszego postępowania zawarły umowę nr (...) zmienioną aneksem z 9 grudnia 2005 r. Umowa ta określała warunki i tryb udzielenia przez Agencję pomocy finansowej powodowi z funduszy Unii Europejskiej i funduszy krajowych – Program (...), w zakresie przewidzianym w Rocznej Umowie finansowej na rok 2002/2003 między Komisją Wspólnot Europejskich a rządem Rzeczypospolitej Polskiej w ramach osi poprawy warunków prowadzenia działalności gospodarczej i tworzenia miejsc pracy, działania 4 – różnicowania działalności gospodarczej na obszarach wiejskich, schematu tworzenia miejsc pracy na obszarach wiejskich (§ 1). Przedmiotem umowy była realizacja przedsięwzięcia polegającego na zakupie statku pasażersko-samochodowego w terminie najpóźniej do dnia 31 lipca 2006 r., którego zakres rzeczowy, terminy realizacji i koszty kwalifikowane, które mogą zostać objęte finansowaniem określał harmonogram rzeczowo-finansowy, stanowiący załącznik nr 1 do umowy (§ 2 ust 1). Zgodnie z załączonym harmonogramem przedsięwzięcie podzielone zostało na dwa etapy: etap I – statek gotowy do wodowania (termin realizacji od 28 czerwca 2004 r. do 31 marca 2006 r.), etap II – oddanie statku gotowego do eksploatacji (termin realizacji od 1 kwietnia 2006 r. do 31 lipca 2006 r.). Każda zmiana przedmiotu umowy (oprócz zmiany dotyczącej wyłącznie kosztów przedsięwzięcia), zakresu rzeczowego lub daty zakończenia realizacji etapu lub całości przedsięwzięcia na późniejszą wymagała zawarcia porozumienia zmieniającego umowę w postaci aneksu (§ 2 ust 3). Zgodnie z § 3 umowy Agencja miała udzielić powodowi pomocy finansowej stanowiącej zwrot części kosztów kwalifikowanych przez niego poniesionych na realizację przedsięwzięcia w wysokości 210.000 zł (całość kosztów przedsięwzięcia wynosiła 440.000 zł). Pomoc finansowa miała zostać przekazana w dwóch ratach w wysokości 150.000,00 zł i 60.000 zł. Na podstawie § 6 umowy powód zobowiązał się m. in. do pełnej realizacji

przedsięwzięcia i zakończenia przedsięwzięcia lub jego etapu najpóźniej w terminie określonym w harmonogramie rzeczowo-finansowym (lit. d), umożliwienia przeprowadzenia przez Agencję kontroli realizacji prac przewidzianych w planie przedsięwzięcia (lit. f), złożenie wniosku o płatność wraz z wymaganymi załącznikami w określonych umową terminach (lit. h), przesyłania pisemnej informacji o każdej planowanej zmianie harmonogramu rzeczowo-finansowego wraz z określeniem przyczyn, jak również o wystąpieniu wszelkich istotnych okoliczności wpływających na zmianę realizacji przedsięwzięcia (lit. l), utworzenia w wyniku realizacji przedsięwzięcia, nie później niż w dniu zakończenia realizacji całości przedsięwzięcia i utrzymania przez okres minimum 1 roku od dnia dokonania ostatniej płatności, nie mniej niż 6 nowych miejsc pracy (lit. o). Ponadto powód zobowiązał poddać kontrolom dokumenty związane z realizacją przedsięwzięcia oraz poddać wizytacjom terenowym w miejscu realizacji przedsięwzięcia przez upoważnionych przedstawicieli Agencji (§ 6 ust. 4). Powód obowiązany był złożyć wniosek o płatność w następujących terminach: I – po dokonaniu odbioru pierwszego etapu realizacji przedsięwzięcia wraz z udokumentowaniem poniesionych 72,72% kwalifikowanych kosztów przedsięwzięcia, co stanowiło 320.000 zł najpóźniej do 10 kwietnia 2006 r., II - po dokonaniu odbioru drugiego etapu realizacji przedsięwzięcia wraz z udokumentowaniem poniesionych 100% kwalifikowanych kosztów przedsięwzięcia, co stanowiło 440.000 zł najpóźniej do 10 sierpnia 2006 r. (§ 7 ust. 1). W przypadku zmiany terminów złożenia wniosku o płatność, ustalony nowy termin nie mógł w żadnym przypadku być późniejszy niż 10 sierpnia 2006 r. (§ 7 ust. 3). Powód zobowiązany był wraz z wnioskiem o płatność przekazać Agencji m. in. oryginały protokołów odbioru, wykaz faktur dokumentujących poniesione koszty, zestawienie rzeczowo-finansowe zrealizowanego przedsięwzięcia lub jego etapu, faktury związane z potwierdzeniem dokonania zapłaty, inne dokumenty potwierdzające realizację przedsięwzięcia lub etapu przedsięwzięcia objętego wnioskiem o płatność (§ 7 ust. 5). Na mocy § 7 ust. 9 umowy Agencja nie mogła uwzględnić wniosku o płatność w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w dokumentacji złożonej wraz z wnioskiem o płatność (lit. a), przekroczenia terminów składania wniosków o płatność (lit. b), niezrealizowania lub niepełnego zrealizowania przedsięwzięcia określonego w umowie, lub jego etapu, zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym (lit. c). Agencja mogła odmówić udzielenia pomocy finansowej w przypadku niezrealizowania lub niepełnego zrealizowania przedsięwzięcia (§ 9 lit. b), nieudokumentowania realizacji przedsięwzięcia w sposób określony w niniejszej umowie (§ 9 lit. e), stwierdzenia niezgodności pomiędzy złożonym przez powoda wnioskiem o płatność a rzeczywiście wykonanym zakresem przedsięwzięcia (§ 9 lit. f), nieutworzenia w wyniku realizacji przedsięwzięcia lub nieutrzymania przez okres minimum 1 roku od dnia dokonania ostatniej płatności nowych miejsc pracy w ilości określonej w umowie, chyba że nieutrzymanie miejsc pracy wynika z okoliczności, za które powód nie ponosił odpowiedzialności (§ 9 lit. l) (k. 12-25 – umowa).

24 lipca 2004 r. powód zwrócił się do pozwanej o wyrażenie zgody na podpisane aneksu do umowy na mocy którego zmieniona zostałaby realizacja przedsięwzięcia z dwuetapowego na jednoetapowe. Zgody takiej pozwana nie udzieliła (k. 424 – odmowa).

W dniu 27 października 2005 r. powód zawarł z właścicielką firmy (...) umowę wykonania statku (...). Przedmiotem umowy wykonania statku była dostawa statku (...) wraz z dokumentami uznaniowymi P. dopuszczającymi statek do eksploatacji w wersji dla 110 pasażerów w kompletacji podstawowej określonej w załączniku nr 1 do tej umowy. W specyfikacji statku wpisano m. in. kadłub aluminiowy, relingi i okucia okna, drzwi, schody, montaż zbiorników na paliwo, instalacja silników, wykończenie wnętrza typu „tramwaj wodny” (32 miejsca siedzące w salonie, 32 miejsca siedzące na pokładzie słonecznym, 44 miejsca stojące), toaleta, instalacja elektryczna, instalacja centralnego ogrzewania. Zgodnie z aneksem do umowy strony ustaliły termin wykonania prób szczelności kadłuba dopuszczających do wodowania, wg którego czynności te zostaną wykonane do dnia 31 marca 2006 r., a całkowita dostawa nastąpi najpóźniej do dnia 31 maja 2006 r. Faktura VAT nr (...)(...) z 28 lipca 2006 r., której przedmiotem był w/w statek, została wystawiona na kwotę 536.800,00 zł. Następnie 31 lipca 2006 r. powód odebrał w/w statek. Jednocześnie w protokole jego odbioru, z uwagi na pogarszające się warunki żeglugowe na W., uniemożliwiające przetransportowanie statku drogą wodną do W. (w celu wykonania prac wykończeniowych w toalecie oraz salonie na statku oraz wyposażenia go w środki ratunkowe), powód zlecił sprzedawcy przygotowanie statku do transportu drogą lądową. W celu transportu lądowego odstąpiono od montażu nadbudówki na statku oraz wstrzymano instalację

silników, pędników oraz systemów elektrycznych, zdemontowano również urządzenia CO (grzejniki) (k. 28 – faktura VAT, k. 26-27 – protokół odbioru, k. 190-192, umowa, aneks, specyfikacja statku).

W dniach 29-31 lipca 2006 r. powód zawarł jako pracodawca z pięcioma osobami umowy o pracę na czas nieokreślony. W umowach tych jako rodzaj umówionej pracy wpisano: młodszy marynarz x2, marynarz-motorzysta, prowadzenie nadzoru nad dokumentacją, kontrola dokumentów (k. 48-67 – umowy o pracę, zgłoszenia do ZUS, deklaracje rozliczeniowe, informacje o wysyłce potwierdzenia).

W dniu 31 lipca 2006 r. Urząd Żeglugi Śródlądowej w G. wydał powodowi dokument rejestracyjny statku żeglugi śródlądowej, na podstawie którego statek został wpisany do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej pod numerem (...) (...) (k. 29 – dokument). Następnie 10 sierpnia 2006 r. J. P. złożył do (...) wniosek o płatność wraz z załącznikami (k. 30-68 – wniosek wraz z załącznikami).

30 sierpnia 2006 r. pozwana poinformowała powoda o planowanej wizytacji terenowej przedsięwzięcia dotyczącej obu jego etapów, ustalając jej termin oraz wzywając powoda do poprawienia niektórych danych w złożonym przez niego wniosku o płatność. W dniu 6 września 2006 r. osoby uprawnione z ramienia Agencji dokonały wizytacji obu etapów przedsięwzięcia, sporządzając w ich wyniku raporty z wizytacji terenowych. W raportach tych osoba wizytująca zaznaczała w odpowiednich rubrykach oznaczonych „tak”, „nie” wyniki wizytacji. W raporcie dotyczącym pierwszego etapu przedsięwzięcia (statek gotowy do wodowania) stwierdzono, że w części dotyczącej rozpatrywania wniosku o płatność częściową realizowany projekt jest zgodny z zatwierdzonym wnioskiem, z zawartą umową i fakturami przedstawionymi do płatności oraz że jest zakończony na tym etapie i zgodny z harmonogramem prac. Raport został podpisany przez A. K. oraz powoda, a zatwierdzony przez M. K.. W załączniku do raportu częściowego potwierdzono autentyczność oryginałów dokumentów z ich kopiami załączonymi do wniosku, zgodność zakresu wykonanych robót, usług i dostaw z zakresem objętym fakturami oraz zgodność wykonanego zakresu rzeczowego z zakresem wykazany w protokołach. W raporcie dotyczącym drugiego etapu przedsięwzięcia (oddanie statku gotowego do eksploatacji) stwierdzono, że zatwierdzony projekt jest zgodny z zatwierdzonym wnioskiem i zawartą umową, jest wykorzystywany zgodnie z zatwierdzonym wnioskiem i zawartą umową. Równocześnie stwierdzono, że zrealizowany projekt nie jest zgodny z zawartą umową i fakturami przedstawionymi do płatności oraz nie został zakończony w terminie i zgodnie z harmonogramem. W załączniku do protokołu końcowego oceniono, że zakupiony statek jest statkiem gotowym do eksploatacji oraz że powód zatrudnił 6 osób. Ponadto potwierdzono autentyczność oryginałów dokumentów z ich kopiami załączonymi do wniosku, zgodność zakresu wykonanych robót, usług i dostaw z zakresem objętym fakturami oraz zgodność wykonanego zakresu rzeczowego z zakresem wykazany w protokołach, a także potwierdzono zgodność stanu faktycznego z deklaracją powoda i informacją Urzędu Skarbowego. Raport ten został podpisany przez A. K. oraz powoda (k. 69-73 – powiadomienia o wizytacji terenowej, k. 74-92 – raporty z wizytacji częściowej oraz końcowej). W dniu 11 września 2006 r., po wysłaniu raportu do centrali Agencji w W., (...) przesłał do centrali Agencji w W. informację, że w raporcie z wizytacji terenowej dotyczącej etapu końcowego omyłkowo zaznaczono ocenę zgodności na „tak”, a powinno być zaznaczone „nie”. (k. 184 – pismo, zeznania świadka A. K. 00:12:57-00:13:51, zeznania świadka M. K. 00:25:25-00:26:23).

W czasie wizytacji przedmiotowy statek znajdował się w hali montażowej stoczni w K.. Stan fizyczny statku został opisany przez świadka A. K. jako „goły kadłub, narzędzia, drabinki przy nim stały, widać było, że coś jest cały czas przy nim robione, w środku kadłuba nic nie było”. Świadek M. K. obecny podczas wizytacji stwierdził, że „kadłub był w stanie surowym, bez nadbudówek, bez silników, nie było instalacji elektrycznych”. W trakcie wizytacji została sporządzona dokumentacja fotograficzna statku obrazująca jego stan fizyczno-techniczny w czasie dokonywania wizytacji. Fotografie te obrazują statek jedynie jako kadłub bez zamontowanych elementów jego nadbudówki, bez zainstalowanych silników oraz innych urządzeń. Z dokumentacji fotograficznej jednoznacznie wynika, że 6 września 2006 r. statek był w trakcie budowy, na co wskazują widoczne na zdjęciach, znajdujące się w środku kadłuba oraz przy nim, narzędzia spawalnicze (k. 185-189 – dokumentacja fotograficzna, zeznania świadka A. K. 00:14:17-00:14:35, zeznania świadka M. K. 00:24:53-00:25:10).

Pismem z 15 września 2006 r. pozwana poinformowała powoda, że w wyniku przeprowadzonej weryfikacji stwierdzono niepełne zrealizowanie przedsięwzięcia określonego w umowie zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym. W związku z tym wniosek dotyczący pierwszego i drugiego etapu przedsięwzięcia został odrzucony z jednoczesnym wypowiedzeniem umowy (k. 93-94 - informacja oraz wypowiedzenie). W międzyczasie, 28-29 września 2006 r. powód wnioskował do Agencji o zmianę określenia zakresu rzeczowego II etapu przedsięwzięcia na „zakup statku i uzyskanie świadectwa rejestracji”, na co pozwana nie wyraziła zgody informując, że wniosek taki został złożony po terminie (k. 222-225 – odwołanie, decyzja). W wyniku składanych przez J. P. odwołań od powyższej decyzji z 15 września 2006 r. została ona podtrzymana (k. 193-199, 220-225, 230-231 – decyzje, odwołania, zażalenie).

Powyższy stan faktyczny został ustalony na podstawie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego. Większość okoliczności faktycznych niniejszej sprawy była bezsporna. Strony były zgodne co do stanu fizyczno-technicznego statku w czasie przeprowadzanej wizytacji. Oprócz wiarygodnych i spójnych zeznań świadków A. K. oraz M. K., którym powód nie zaprzeczył, potwierdza go dokumentacja fotograficzna statku wykonana w dniu wizytacji terenowej, tj. 6 września 2006 r.

W ocenie Sądu, niski poziom wód w W. nie wpłynął na możliwość realizacji przedsięwzięcia, jakim było kupno statku pasażerskiego-samochodowego. Stan wód w przywoływanym przez powoda okresie uniemożliwił mu transport statku drogą wodną do W.. Jak wynika z pism składanych przez powoda w toku niniejszej sprawy w W. miały odbyć się jedynie prace wykończeniowe statku nieobjęte kontraktem zakupu, takie jak: wykończenie toalety, wyposażenie w środki ratunkowe, wykończenie wnętrza salonu (k. 465 – załącznik do raportu wizytacji). Wynika z tego, że nic nie stało na przeszkodzie, aby statek zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym był gotowy do eksploatacji 6 września 2006 r., a następnie w późniejszym czasie, po ustabilizowaniu się stanu wód, przetransportowany drogą wodną do W. celem przeprowadzenia na nim prac wykończeniowych, które jak sam powód stwierdził nie były objęte umową. Wynika z tego, że siła wyższa, jaką był niski stan wód, nie uniemożliwiła wykonania przedsięwzięcia, ale jedynie uniemożliwiła wykonanie w W. prac wykończeniowych, które nie miałyby wpływu na ostateczne zrealizowanie przedsięwzięcia w postaci „oddania statku gotowego do eksploatacji”.

### ***Sąd zważył, co następuje:***

W niniejszej sprawie w pierwszej kolejności rozpatrzyć należało, jaki był, o ile istniał, zgodny zamiar stron umowy w kontekście interpretacji pojęcia „statek gotowy do eksploatacji”, które znalazło się w harmonogramem przedmiotowo-finansowym dołączonym do umowy. Przedmiotem tej umowy była realizacja przedsięwzięcia polegającego na zakupie statku pasażersko samochodowego w terminie najpóźniej do 31 lipca 2006 r. Przedsięwzięcie to, zgodnie z harmonogramem przedmiotowo-finansowym podzielone zostało na dwa etapy: I etap – statek gotowy do wodowania, II etap – oddanie statku gotowego do eksploatacji. Drugi etap rozpocząć się miał 1 kwietnia 2006 r., a zakończyć 31 lipca 2006 r. Strony różniły się w interpretacji pojęcia określającego drugi z etapów przedsięwzięcia stanowiącego przedmiot łączącej je umowy. Według powoda, który przygotował harmonogram rzeczowo-finansowy, w którym pojęcie to zostało zawarte, „oddanie statku gotowego do eksploatacji” to „oddanie przez stocznię statku gotowego do zarejestrowania” (k. 433), a „statek gotowy do eksploatacji” to nic innego jak statek posiadający „zespół cech i właściwości, które mogą być nadane wyłącznie przez uprawnionych specjalistów w stoczni i muszą być potwierdzone przez odpowiednią instytucję klasyfikacyjną (P., czyli Polski Rejestr Statków), a których posiadanie umożliwi po zakupie statku, czyli po zakończeniu etapów objętych harmonogramem rzeczowo-finansowym, podjęcie we własnym zakresie przez powoda dalszych działań zmierzających do uzyskania dokumentów dopuszczających do eksploatacji w rozumieniu ustawy o żegludze śródlądowej”. Zgoła odmienny pogląd na temat interpretacji pojęcie „statek gotowy do eksploatacji” zaprezentowała pozwana. Według jej stanowiska wyrażonego w sprzeciwie od nakazu zapłaty (oraz w piśmie z 3 października 2006 r. skierowanym do powoda) „statek gotowy do eksploatacji” to statek posiadający dokument potwierdzający jego zdatność do eksploatacji, a więc posiadający świadectwo zdolności żegludowej (k. 146-147, 224). Pogląd strony pozwanej ewoluował i ukształtował się ostatecznie na rozumieniu spornego pojęcia jako „statku gotowego do użytkowania w sposób ustalony w umowie” (k. 554). Nie ulega więc najmniejszych wątpliwości, że obie strony interpretowały pojęcie „statek gotowy do eksploatacji” w odmienny, znacząco różniący się od siebie,

sposób. Co więcej, strony zdawały sobie sprawę, że odmiennie rozumieją znaczenie tego pojęcia, o czym świadczy treść pism procesowych oraz załączników do nich składanych przez nie w toku niniejszego postępowania (k. 244, 248, 553-554).

Odnosząc się do pierwotnych twierdzeń pozwanej, że „statkiem gotowym do eksploatacji” jest statek posiadający świadectwo zdolności żeglugowej, wskazać należy iż zgodnie z art. 28 ust. 1 pkt 3 ustawy z 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r., nr 1458 j.t.), świadectwo zdolności żeglugowej jest dokumentem bezpieczeństwa statku, po uzyskaniu którego statek może być używany w żegludze śródlądowej. Art. 27 tej ustawy stanowi, że S. może być używany w żegludze śródlądowej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie: budowy, jego stałych urządzeń i wyposażenia; właściwości manewrowych; ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem; warunków sanitarnych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy; składu i kwalifikacji załogi. Żadne z postanowień umowy łączącej strony nie nakładało na powoda uzyskania takiego świadectwa. Co więcej, w piśmie z 6 lipca 2004 r. powód zwrócił się do Agencji z prośbą o przesłanie mu dokładnej listy wszystkich dokumentów wymaganych od niego przy wnioskowaniu o płatność częściową i końcową. Na pismo to powód nie otrzymał nigdy odpowiedzi. Ponadto powód nie został przez pozwaną wezwany do przedstawienia w/w świadectwa, w szczególności Agencja nie zrobiła tego w powiadomieniach o wizytacjach terenowych, w których informowała powoda o konieczności przygotowania i udostępnienia oryginałów określonych dokumentów. Dopiero po wypowiedzeniu umowy przez pozwaną oraz wszczęcia procedury odwoławczej przez powoda, Agencja zaczęła podnosić, że J. P. nie przedstawił świadectwa zdolności żeglugowej, który to dokument świadczyłby o gotowości do eksploatacji zakupionego przez niego statku. Z powyższego wynika, że zamiarem stron umowy, do tego by określić, czy statek jest „gotowy do eksploatacji”, nigdy nie był wymóg uzyskania świadectwa zdolności żeglugowej. Także w świetle zeznań, świadka A. M., zatrudnionej w Agencji oraz rozpatrującej odwołania i kontrolującej sposób rozpatrywania odwołań, wynika, że brak świadectwa zdolności żeglugowej statku w dniu zakończenia przedsięwzięcia (31 lipca 2006 r.) nie dyskwalifikował w żaden sposób jego realizacji przez powoda, bowiem posiadanie tego świadectwa byłoby jedynie pomocnicze dla uznania statku za gotowy do eksploatacji (zeznania świadka A. M. 01:12:20–01:13:30).

W niniejszej sprawie Sąd obowiązany był, na podstawie art. 65 k.c., dokonać wykładni oświadczenia woli oraz postanowień umowy, szczególnie pojęcia „oddania statku gotowego do eksploatacji”. Artykuł ten w § 1 stanowi, że oświadczenie woli należy tak tłumaczyć, jak tego wymagają ze względu na okoliczności, w których złożone zostało, zasady współżycia społecznego oraz ustalone zwyczaje, natomiast w § 2, że w umowach należy raczej badać, jaki był zgodny zamiar stron i cel umowy, aniżeli opierać się na jej dosłownym brzmieniu. Przyjmując wstępnie, że strony umowy w odmienny sposób interpretowały jej fragment dotyczący „statku gotowego do eksploatacji”, a więc, że nie istniał między nimi zgody zamiar wg art. 65 § 2 k.c. (co zostanie zweryfikowane w dalszej części uzasadnienia), dokonując wykładni spornych postanowień umowy należało oprzeć się w szczególności na celu, jakiemu miała służyć umowa oraz jej literalnym brzmieniu.

W tym miejscu należy rozpatrzyć, jaki był cel umowy łączącej strony. Zgodnie z § 1 umowy oraz Schematem 4.2 programu (...) celem umowy było tworzenie nowych miejsc pracy na obszarach wiejskich. Na podstawie umowy powód miał utworzyć nie później niż 31 lipca 2006 r. i utrzymać przez okres minimum 1 roku od dnia dokonania ostatniej płatności, nie mniej niż 6 nowych miejsc pracy. Utworzenie nowych miejsc pracy miało nastąpić w wyniku realizacji przedsięwzięcia, czyli zakupu statku pasażersko-samochodowego, który, w terminie najpóźniej 31 lipca 2006 r., miał być oddany, jako gotowy do eksploatacji. Wynika z powyższego, że warunkiem sine qua non utworzenia nowych miejsc pracy przez powoda i utrzymanie ich przez okres 1 roku od dnia dokonania ostatniej płatności (wywiązanie się z umowy) był uprzedni zakup statku oraz oddanie go do eksploatacji w terminie określonym w harmonogramie rzeczowo-finansowym (realizacja przedsięwzięcia). Dlatego też, niemożliwe byłoby osiągnięcie celu umowy, w sytuacji, gdyby przedsięwzięcie będące jej przedmiotem nie zostało zrealizowane, a więc gdyby nie został przez powoda zakupiony statek gotowy do eksploatacji. Oddanie statku gotowego do eksploatacji było konieczne do zrealizowania postanowień umowy łączącej strony.

Zgodnie z literalnym brzmieniem umowy zrealizowanie jej przedmiotu polegało na zakupie statku, który najpóźniej do 31 lipca 2006 miał być gotowy do eksploatacji. Pojęcie „statku gotowego do eksploatacji” zostało zawarte w harmonogramie rzeczowo-finansowym, stanowiącym załącznik do umowy. Z materiału dowodowego zebranego w sprawie wynika, że pojęcie to zostało sformułowane przez J. P. już we wniosku o udzielenie pomocy finansowej z programu (...) (k. 161), a następnie zostało w nieznacznie zmienionej formie „oddanie statku gotowego do eksploatacji” wprowadzone do w/w harmonogramu. Wynika z tego, że autorem spornego pojęcia „statek gotowy do eksploatacji” był powód J. P.. Pojęcie to zostało wyrażone w takiej formie, z powodu niemożności precyzyjniejszego opisanego przez powoda końcowego etapu przedsięwzięcia, gdyż pojemność rubryki we wniosku o udzielenie pomocy finansowej z programu (...) była ograniczona. W ocenie Sądu w braku zgody stron, co do interpretacji powyższego pojęcia, należy rozumieć go zgodnie z jego literalnym, wpisanym do umowy brzmieniem, interpretowanym poprzez pryzmat celu łączącej strony umowy. Wskazać należy w tym miejscu, że w umowie powód zobowiązał się najpóźniej w dniu realizacji przedsięwzięcia, a więc oddania statku do eksploatacji, utworzyć (i utrzymać przez okres minimum 1 roku od dnia dokonania ostatniej płatności) nie mniej niż 6 nowych miejsc pracy. Tak więc, data realizacji przedsięwzięcia została umownie skorelowana z datą, w której powód zobowiązał się do utworzenia nowych miejsc pracy. Przedmiotowe miejsca pracy powinny być natomiast funkcjonalnie powiązane z przedsięwzięciem zrealizowanym przez stronę powodową. Na gruncie niniejszej sprawy, powód najpóźniej 31 lipca 2006 r., powinien był oddać statek gotowy do eksploatacji oraz utworzyć 6 nowych miejsc pracy. Świadczenie pracy przez pracowników zatrudnionych na tych nowoutworzonych miejscach pracy miało odbywać się przy obsłudze tego statku (młodszy marynarz, marynarz-motorzysta, prowadzenie nadzoru nad dokumentacją, kontrola dokumentów). Tak więc, 31 lipca 2006 r. statek powinien być w takim stanie, aby możliwe było świadczenie pracy z nim związane (obsługa wodnego transportu pasażersko-samochodowego).

W ocenie Sądu przez „statek gotowy do eksploatacji” należy rozumieć taki statek, którego stan fizyczno-techniczny wskazuje na to, że spełni on cel, dla którego został zbudowany (na gruncie umowy łączącej strony – zakupiony), a więc jako statek pasażersko-samochodowy, będzie gotowy do używania, wykorzystania go w celu świadczenia usług przewozu drogą wodną pasażerów lub samochodów. Warto podkreślić, że chodzi o stan fizyczno-techniczny, a nie o stan prawny, a więc uzyskanie wszystkich koniecznych do świadczenia powyższych usług dokumentów, pozwoleń itp. Nie można zgodzić się z poglądem powoda, wyrażonym w pismach procesowych i na rozprawie, że „statek gotowy do eksploatacji” to statek, który posiada „zespół cech i właściwości, którymi musi dysponować statek, do tego, żeby mógł być w przyszłości do eksploatacji dopuszczony”. Zgodnie z takim rozumieniem tego pojęcia przedstawionym przez powoda, już zakup samej stępki statku uprawniałby do twierdzenia, że jest to statek gotowy do eksploatacji, bowiem w bliżej nieokreślonej przyszłości, na skutek dalszych działań podjętych przez powoda (budowa kadłuba, wykończenie statku itp.), mógłby zostać do eksploatacji dopuszczony. Nawet przyjmując powyższe twierdzenie powoda za prawdziwe, to stan w jakim znajdował się przedmiotowy statek w dniu zakończenia przedsięwzięcia, nie uprawniał do twierdzenia, że posiadał on zespół cech i właściwości, którymi musi dysponować statek, do tego, żeby mógł być w przyszłości do eksploatacji dopuszczony. Rzeczony statek 31 lipca 2006 r., a więc w dniu, po którym nie powinno się prowadzić na nim żadnych większych prac, nie posiadał nawet tych cech i właściwości. W tym dniu w hali montażowej stoczni znajdował się sam kadłub statku, nad którym prowadzone były dalsze prace. Zgodnie z protokołem odbioru statku z dnia 31 lipca 2006 r. odstąpiono od przygotowań do montażu nadbudówki na statku, wstrzymano instalację silników i pędników, wstrzymano przygotowania do montażu systemów elektrycznych.

Co więcej, zgodnie z umową, łączącą powoda z (...)K. J., która miała statek dostarczyć, wynika, że powód zamówił statek (...) wraz z dokumentami uznaniowymi P. dopuszczającymi statek do eksploatacji w wersji dla 110 pasażerów w komplecie podstawowej określonej w dołączonej specyfikacji. Specyfikacja ta wymieniała m.in. takie punkty prac jak: montaż zbiorników na paliwo, instalację silników z układami sterowania oraz przekładniami wraz z osprzętem, wykończenie wnętrza typu „tramwaj wodny” (32 miejsca siedzące w salonie, 32 miejsca siedzące na pokładzie słonecznym, 44 miejsca stojące). Zgodnie z umową całkowita dostawa statku wykonanego zgodnie ze specyfikacją miała nastąpić najpóźniej do dnia 31 maja 2006 r., a przekroczenie tego terminu było niedopuszczalne. Wynika z tego jednoznacznie, że w dniu zawarcia tej umowy, a więc 27 października 2005 r., powód zamówił statek, którego stan fizyczno-techniczny odpowiadał pojęciu „statek gotowy do eksploatacji” zawartemu w harmonogramie

przedmiotowo-finansowym. Tak, więc zamiarem powoda wcale nie było dostarczenie statku posiadającego zespół cech i właściwości, którymi musi dysponować statek, do tego żeby mógł być w przyszłości do eksploatacji dopuszczony, a które według niego posiadał 31 lipca 2006 r. już sam kadłub statku, ale statku którego stan fizyczno-techniczny pozwalałby na jego wykorzystywanie zgodnie z umową. W ocenie Sądu, dopiero po chwili, w której wiadome dla powoda, było że nie uda mu się zrealizować przedsięwzięcia, a więc oddać statku gotowego do eksploatacji w znaczeniu statku gotowego do wykorzystania zgodnie z jego celem, powód zmienił swoje stanowisko. Twierdzenie takie Sąd wysnuł, oprócz analizy umowy z 27 października 2005 r., także z zachowania powoda jakim było, już po ostatecznym terminie zakończenia przedsięwzięcia, skierowanie (28-29 września 2006 r.) do pozwanej wniosku o zmianę określenia zakresu rzeczowego II etapu przedsięwzięcia na „zakup statku i uzyskanie świadectwa rejestracji”, czyli na stan, w którym statek ówczesnie się znajdował. Wynika z tego, że powód będąc świadomym niezrealizowania w terminie przedsięwzięcia, do którego się zobowiązał, chciał w taki sposób zmienić jego zakres rzeczowy, aby stan fizyczno-prawny statku w jakim się w dniu zakończenia przedsięwzięcia (31 lipca 2006 r.) znajdował, stwierdzał wykonanie przedmiotu umowy w całości, a więc uprawniał do skutecznego ubiegania się o pomoc finansową od pozwanej. Z powyższej argumentacji wynika, że w dniu zawarcia umowy (28 czerwca 2004 r.) strony w taki sam sposób rozumiały pojęcie „statku gotowego do eksploatacji”,

a argumentacja powoda, która wykryła się dopiero po tym, jak uzmysłowił on sobie, że nie zrealizuje w terminie przedsięwzięcia, w ocenie Sądu stanowiła tylko sposób obrony przed zarzutami strony przeciwnej dotyczącymi niewykonania przez niego umowy. Jeżeli nawet przyznać powodowi rację i uznać, że interpretował on pojęcie „statku gotowego do eksploatacji” w taki sposób, iż jest to statek posiadający „zespół cech i właściwości, którymi musi dysponować statek, do tego żeby mógł być w przyszłości do eksploatacji dopuszczony”, to w tej sytuacji (rozbieżność poglądów stron co do rozumienia tego terminu) wątpliwości interpretacyjne tego pojęcia powinny być rozstrzygnięte na niekorzyść strony, która zredagowała fragment umowy, wątpliwości te wywołujący (in dubio contra proferentem) (por. wyrok Sądu Najwyższego z 5 lipca 2013 r., sygn. akt: IV CSK 1/13, LEX nr 1375459, wyrok Sądu Najwyższego z 4 czerwca 2013 r., sygn. akt: II PK 293/12, LEX nr 1331290).

W ocenie Sądu, jeżeli powód chciałby aby zakres przedsięwzięcia ograniczał się do kupna statku oraz jego zarejestrowania, to we wniosku o udzielenie pomocy finansowej, a następnie w harmonogramie rzeczowo-finansowym, etap II przedsięwzięcia określiliby jako „oddanie statku gotowego do rejestracji” a nie „oddanie statku gotowego do eksploatacji”.

Uzyskanie przez powoda dokumentu rejestracyjnego statku żeglugi śródlądowej nie oznacza, że statek na który wystawiono ten dokument był gotowy do eksploatacji. Analizując wydane na podstawie art. 24 ustawy o żegludze śródlądowej, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej, należy dojść do przekonania, że aby zarejestrować statek wcale nie musi on być gotowy do eksploatacji. Zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia armator będący właścicielem lub współwłaścicielem do wniosku o wpis statku do rejestru zobowiązany jest dołączyć jedynie uwierzytelniony odpis dokumentu stwierdzającego nabycie własności lub współwłasności statku. Wpisanie statku do rejestru administracyjnego polskich statków żeglugi śródlądowej potwierdza jedynie polską przynależność statku (§ 8 ust. 1). Z treści zarówno ustawy o żegludze śródlądowej, jak i w/w rozporządzenia, wynika, że do uzyskania dokumentu rejestracyjnego nie jest wymagane spełnienie określonych warunków dotyczących budowy statku (jego cech i właściwości), które to warunki potwierdzić może jedynie świadectwo zdolności żeglugowej, które jak była o tym wcześniej mowa nie było wymagane w dniu zakończenia realizacji przedsięwzięcia w postaci „oddania statku gotowego do eksploatacji”.

Odnosząc się do zarzutów powoda dotyczących niemożności zrealizowania II etapu przedsięwzięcia przez to, iż pozwana nie zwróciła mu pomocy finansowej za zrealizowanie jego I etapu, to stwierdzić należy, że ani z umowy łączącej strony ani z dokumentów zgromadzonych w toku niniejszego postępowania, nie wynikało, aby realizacja II etapu przedsięwzięcia do którego wykonania zobowiązał się powód, miała nastąpić za środki finansowe uzyskane z realizacji I etapu przedsięwzięcia. W § 7 ust. 11 umowy z 28 czerwca 2004 r., wynika że w przypadku zaakceptowania wniosku o płatność w całości lub w części Agencja dokonuje płatności w terminie do trzech miesięcy od dnia złożenia przez powoda kompletnego i poprawnego wniosku o płatność. Wniosek o płatność częściową zgodnie z umową należało złożyć najpóźniej 10 kwietnia 2006 r. Powód wniosek taki złożył w kwietniu 2006 r. (k. 331). Wywieść można



z tego, że nawet jeżeli powód złożył wniosek w pierwszym dniu kwietnia 2006 r. oraz był to wniosek kompletny, to powinien być świadomy tego, że wypłatę pomocy finansowej mógł otrzymać nawet na początku czerwca 2006 r. Jeżeli natomiast wniosek nie był kompletny (tak jak to było w niniejszej sprawie) i jeżeli Agencja niezwłocznie (czego nie zrobiła w niniejszej sprawie) powiadomiłaby powoda, a ten uzupełniłby wniosek w umownym terminie czternastu dni, to czas do wypłaty pomocy finansowej jeszcze by się wydłużył. Już z samej analizy umowy, wynika więc, że II etap przedsięwzięcia nie mógł być finansowany z pieniędzy uzyskanych za zrealizowanie I etapu przedsięwzięcia. Co więcej, w znaczącej mierze od powoda zależało na ile etapów zostanie podzielone przedsięwzięcie, a więc miał wpływ na liczbę składanych wniosków o płatność.

Z powodu niezrealizowania przedsięwzięcia będącego przedmiotem umowy zbędne było analizowanie kwestii dotyczącej utworzenia i utrzymania przez okres minimum 1 roku od dnia dokonania ostatniej płatności, nie mniej niż 6 nowych miejsc pracy (wykonanie umowy). Zgodnie z § 6 ust. 1 lit. o, utworzenie nowych miejsc pracy miało nastąpić w wyniku realizacji przedsięwzięcia (zakupu statku oraz oddania go gotowego do eksploatacji), które zrealizowane nie zostało, a więc niemożliwe było wykonanie umowy przez powoda.

Konkludując, stwierdzić należało, że stan statku w chwili wizytacji terenowych (6 września 2006 r.) nie uprawniał do stwierdzenia, że jest to „statek gotowy do eksploatacji”, czyli statek przystosowany do realizacji swojej funkcji, a więc przewożenia drogą wodną pasażerów lub samochodów, bowiem w tym dniu w hali montażowej stoczni znajdował się jedynie kadłub statku z niezamontowanymi na nim częściami oraz urządzeniami niezbędnymi do jego prawidłowego, zgodnego z celem użytkowania. Z tego powodu zgodnie z § 7 pkt 9 lit. c umowy z 28 czerwca 2004 r., stanowiącego, że Agencja nie uwzględni wniosku o płatność w przypadku niezrealizowania lub niepełnego zrealizowania przedsięwzięcia, określonego w umowie, lub jego etapu, zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym, pozwana uprawniona była do odrzucenia wniosku o płatność, a w dalszej kolejności wypowiedzenia umowy. Tak więc, strona pozwana zgodnie z prawem oraz zasadnie wypowiedziała umowę łączącą ją z powodem. Powód nie miał uzasadnionych podstaw, aby w takich okolicznościach domagać się wypłaty dofinansowania.

Mając powyższe na uwadze i uznając, że żądanie pozwu było niezasadne Sąd oddalił powództwo orzekając jak w punkcie 1 wyroku.

Konsekwencją oddalania powództwa było rozstrzygnięcie o kosztach procesu poprzez obciążenie nimi powoda w całości. Stosownie bowiem do art. 98 k.p.c., strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). Zasądzona na rzecz pozwanej kwota 7.200 zł to koszty zastępstwa prawnego, których wysokość Sąd policzył w oparciu o § 6 pkt 7 w zw. z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz.U. nr 163, poz. 1349 ze zm.). Mając powyższe na uwadze Sąd orzekł jak w punkcie 2 wyroku.

W toku postępowania zostały tymczasowo wyłożone ze środków Skarbu Państwa wydatki w kwocie 60 zł, stanowiące zwrot koszt podróży świadka A. K. (k. 485 - postanowienie). Wskazaną kwotę należało pobrać od przegrywającego powoda na rzecz Skarbu Państwa stosownie do art. 98 i art. 108 k.p.c., wobec czego orzeczono jak w punkcie 3 wyroku.