

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 października 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XVI Wydział Gospodarczy w składzie:

Przewodniczący –	<i>SSO Jan Wawrowski</i>
Protokolant –	starszy sekretarz sądowy Katarzyna Bieńkowska

po rozpoznaniu 7 września 2021 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) *Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.*

przeciwko (...) *a.s. z siedzibą w B. (C.)*

z udziałem interwenienta ubocznego po stronie powoda (...) *Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.*

o zapłatę

oraz sprawy z powództwa wzajemnego (...) *a.s. z siedzibą w B. (C.)*

przeciwko (...) *Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.*

o zapłatę

1. zasądza od (...) a.s. z siedzibą w B. (C.) na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 26.923.644,16 zł (dwadzieścia sześć milionów dziewięćset dwadzieścia trzy tysiące sześćset czterdzieści cztery złote i szesnaście groszy) wraz z odsetkami:

a) ustawowymi od kwoty 2.932.934,42 zł (dwa miliony dziewięćset trzydzieści dwa tysiące dziewięćset trzydzieści cztery złote i czterdzieści dwa grosze) od 5 stycznia 2013 r. do 13 lutego 2013 r.;

b) ustawowymi od kwoty 3.998.039,64 zł (trzy miliony dziewięćset dziewięćdziesiąt osiem tysięcy trzydzieści dziewięć złotych i sześćdziesiąt cztery grosze) od 14 lutego 2013 r. do 31 grudnia 2015 r. i ustawowymi za opóźnienie od 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty;

c) ustawowymi od kwoty 22.925.604,52 zł (dwadzieścia dwa miliony dziewięćset dwadzieścia pięć tysięcy sześćset cztery złote i pięćdziesiąt dwa grosze) od 27 maja 2014 r. do 31 grudnia 2015 r. i ustawowymi za opóźnienie od 1 stycznia 2016 r. do dnia zapłaty;

2. oddala powództwo wzajemne;

3. orzeka, że (...) a.s. z siedzibą w B. (C.) ponosi koszty procesu w całości, pozostawiając ich szczegółowe wyliczenie referendarzowi sądowemu.

UZASADNIENIE

Pozwem z 14 lutego 2013 roku (...) S.A. z siedzibą w W. (dalej powódka, (...)) wniosła o zasądzenie od (...), a.s. z siedzibą w B. (C.) (dalej pozwana, (...)) kwoty (...) zł z ustawowymi odsetkami od kwot: (...) zł od 5 stycznia 2013 r. do 13 lutego 2013 r. i (...) zł od dnia wytoczenia powództwa do dnia zapłaty, tytułem odszkodowania, kar umownych oraz kosztów wykonawstwa zastępczego, należnych powódce w związku z nienależytym wykonaniem przez pozwaną umowy podwykonawczej z 20 stycznia 2011 r. oraz kosztami procesu, w tym kosztami zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu powódka wskazała, że zawarła z pozwaną umowę podwykonawczą, której przedmiotem było wyprodukowanie betonu i wykonanie robót budowlanych związanych z budową nawierzchni betonowej pasa startowego lotniska cywilnego w M.. Pozwana nienależycie wykonała przedmiot umowy, czego skutkiem były liczne wady w postaci pęknięć i odprysków zaprawy powstałych na powierzchni betonowej pasa startowego lotniska. Powódka przystąpiła do wykonania prac naprawczych, jednak wobec ich nienależytego wykonania powódka jako generalny wykonawca zobowiązana była do przejęcia całego procesu, ponosząc z tego tytułu koszty usunięcia wad. W dniu 6 grudnia 2012 r. powódka zawarła z (...) Portem Lotniczym (...) Sp. z o.o. porozumienie, zobowiązując się do zapłaty kary umownej w kwocie (...) zł z tytułu opóźnienia w realizacji generalnej umowy. Powódka wskazała także, że dokonała potrącenia wierzytelności przysługujących jej względem pozwanej z wierzytelnościami przysługującymi pozwanej względem powódki w kwocie (...) zł, z tytułu częściowego niezapłacenia wynagrodzenia umownego z tytułu wykonania prac objętych zawartą przez strony umową podwykonawczą z dnia z dnia 25 lipca 2012 r., której przedmiot stanowiło wykonanie przez (...) robót budowlanych polegających na wbudowaniu betonu B-45 w nawierzchnię placu składowego Centrum (...) w K.. Wierzytelności przysługujące powódce wobec pozwanej obejmowały wierzytelności z tytułu kary umownej za nieterminowe wykonanie przez pozwaną robót objętych umową podwykonawczą z 20 stycznia 2011 r., tytułem kary umownej za zwłokę w usunięciu przez pozwaną wad z tytułu nienależytego wykonania umowy podwykonawczej z 20 stycznia 2011 r., tytułem odszkodowania za szkodę jaką poniosła powódka w związku z zapłatą na rzecz inwestora kosztów monitoringu płyty Lotniska (...) oraz kosztów kar umownych, zaliczonych w konsekwencji odpowiedzialności powódki wobec inwestora za nienależyte wykonanie przez pozwaną robót określonych w umowie podwykonawczej, tytułem kosztów poniesionych przez powódkę poprzez najem maszyn budowlanych dla pozwanej, wykorzystywanych w trakcie realizacji robót na placu Lotniska (...).

W odpowiedzi na pozew z 28 lutego 2014 r. (...) wniosła o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu pozwana zaprzeczyła nieterminowemu i nienależytemu wykonaniu umowy. Wskazała również, że (...) nie wypełnił postanowień umowy, które uprawniałyby go do dochodzenia od (...) roszczeń wskazanych w pozwie. Zgodnie bowiem z § 5 umowy podwykonawczej (...) zobowiązana była do ukończenia prac do dnia 31 grudnia 2011 roku. Pozwana zakończyła zaś prace w dniu 19 grudnia 2011 r. (...) natomiast, pomimo ciężącego na nim obowiązku umownego, nie dokonał odbioru prac oraz nie wypłacił (...) znacznej części należnego wynagrodzenia. W związku z tym również żądanie powódki w zakresie zapłaty kary umownej za zwłokę w usunięciu przez (...) wad z tytułu nienależytego wykonania umowy jest przedwczesne i bezpodstawne. Zgodnie bowiem z § 10 ust. 4 umowy podwykonawczej, (...) jest odpowiedzialne z tytułu rękojmi za wady fizyczne przedmiotu umowy ujawnione w czasie dokonywania odbioru oraz za wady powstałe po odbiorze, lecz z przyczyn tkwiących w przedmiocie. W związku z powyższym, uprawnienie (...) do żądania naprawienia wad powstaje dopiero w momencie dokonania odbioru prac, który to odbiór nie nastąpił. (...) przystąpiła pomimo tego do usuwania wad, mając nadzieję na uregulowanie należnego jej wynagrodzenia. Pozwana zakwestionowała także roszczenie powódki w zakresie odszkodowania za szkodę w wysokości (...) zł, stanowiącego równowartość kosztów monitoringu płyty lotniska oraz kosztów kar umownych naliczonych (...) przez Lotnisko co do zasady, jak i co do wysokości, wskazując, że nie jest sposób ocenić zasadności kosztów, których pokrycia domaga się (...). Pozwana ponadto podniosła, że zgodnie z § 7 ust. 3 umowy podwykonawczej, (...) uprawniony był do zastępczego

usunięcia wad na koszt i ryzyko (...) jedynie w sytuacji, gdy (...) nienależycie usunie bądź nie usunie w terminie wad przedmiotu umowy stwierdzonych w toku czynności odbioru, po spełnieniu warunków umowy, tj. postanowień § 7 ust. 3 oraz § 10 ust. 3 umowy wykonawczej. (...) natomiast nie dokonał odbioru prac wykonanych przez (...). W związku z powyższym, nie był uprawniony do posługiwania się wykonawcą zastępczym na koszt (...).

(odpowiedź na pozew, k. 682-707)

Pozwem wzajemnym z 29 kwietnia 2014 r. (...) wniósł o zasądzenie od (...) kwoty (...) zł wraz z odsetkami do dnia zapłaty od następujących kwot: (...) zł od 2 grudnia 2011 r., (...) zł od 27 grudnia 2011 r., (...) zł od 21 października 2012 r., (...) zł od 30 listopada 2012 r., (...) od 27 stycznia 2013 r. oraz kosztami postępowania, w tym kosztami zastępstwa procesowego.

W uzasadnieniu pozwu wzajemnego (...) wskazał, że nie otrzymał części wynagrodzenia z tytułu wykonania robót budowlanych określonych umową podwykonawczą z 20 stycznia 2011 r., ujętego w fakturach VAT nr (...). Wskazała ponadto, że zawarł z (...) umowę podwykonawczą nr (...), której przedmiot stanowiło wykonanie przez (...) robót budowlanych polegających na wbudowaniu betonu B#45 w nawierzchnię placu składowego Centrum (...)w K., gdzie w charakterze inwestora występowała spółka pod firmą (...) S.A. z siedzibą w K.. Za wykonanie prac (...) zobowiązała się do zapłacenia na rzecz powódki wzajemnej (...) złotych wraz z należnym podatkiem VAT w wysokości (...) złotych, co łącznie stanowiło (...) złotych. Pomimo tego, że przedmiot umowy został wykonany, (...), w związku z trwającym sporem dotyczącym sytuacji w (...) nie odebrała odebrał robót wykonanych przez (...). Powódka wzajemna wskazała, że oświadczenia o potrąceniu wzajemnych wierzytelności, skierowanych przez (...) do (...): 28 grudnia 2012 r. oraz 13 lutego 2013 r. nie zostały uznane przez (...). Jednocześnie pozwana wzajemna tymi oświadczeniami uznała wierzytelności (...) względem (...) wynikające z realizacji umowy nr (...) z dnia 25 lipca 2012 r.

(pozew wzajemny, k. 2280-2287)

Pismem z 27 maja 2014 r. powódka rozszerzyła powództwo, wnosząc dodatkowo o zasądzenie od pozwanej kwoty (...) zł tytułem zwrotu kosztów wykonawstwa zastępczego robót należących do zakresu pozwanej a wykonanych przez inne podmioty wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia zmiany powództwa do dnia zapłaty.

(pismo z dnia 27 maja 2014 r., k. 1464-1491)

Pismem z 14 sierpnia 2018 r. (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. przystąpił do sprawy w charakterze interwenienta ubocznego po stronie powódki. Interwenient wniósł o uwzględnienie powództwa głównego w całości oraz o zasądzenie od pozwanej na rzecz interwenienta kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa, według norm przepisanych.

(interwencja uboczna k. 2790-2839)

W dalszym toku procesu strony podtrzymywały swoje stanowiska.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny.

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w N., jako inwestor, zlecił na podstawie umowy z 16 września 2010 r. (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W., jako generalnemu wykonawcy, realizację zadania pn. „Budowa części lotniczej Lotniska (...)

(okoliczność bezsporna).

W dniu 20 stycznia 2011 roku (...), jako wykonawca, zawarł z (...), a.s. z siedzibą w B., jako Podwykonawcą umowę, w której (...) zobowiązała się do wyprodukowania betonu i wykonania z niego robót związanych z nawierzchnią betonową pasa startowego lotniska w M..

(dowód: umowa podwykonawcza k.60-63).

Zgodnie z § 4 ust. 1 umowy podwykonawczej, podwykonawca zobowiązał się do wykonania prac objętych umową zgodnie z warunkami wynikającymi z Umowy, Dokumentacji Budowlanej i Wykonawczej, Specyfikacji Technicznych, Warunkami Kontraktowymi oraz pozostałymi załącznikami do przedmiotowej Umowy, a także z zasadami wiedzy i sztuki budowlanej oraz przepisami prawa.

Termin wykonania robót został określony na 31 grudnia 2011 roku (§ 5 umowy).

Zgodnie z § 4 ust. 10 umowy podwykonawczej, podwykonawca zobowiązał się we własnym zakresie i na własny koszt dostarczyć wszelkie materiały i urządzenia niezbędne do wykonania przedmiotu umowy. Wykonawca zobowiązany był natomiast do zabezpieczenia nawierzchni do umiejscowienia węzła betoniarского, nawierzchni niezbędnej na wysypisko, przyłącze wody i energii elektrycznej w wymaganej ilości.

Do obowiązków podwykonawcy należało ponadto m.in. zastosowanie materiałów i wyrobów dopuszczonych do obrotu i stosowania w budownictwie zgodnie z wymogami wynikającymi z Polskich Norm lub aprobat technicznych (§ 4 ust. 15 pkt 3). Ponadto (...) w § 1 ust 3 umowy podwykonawczej zapewniło (...), że posiada wiedzę, doświadczenie oraz potencjał produkcyjny niezbędny do wykonania robót określonych w umowie.

Strony określiły wynagrodzenie ryczałtowe za wykonanie umowy w kwocie (...) zł netto (§ 2 ust. 1 umowy).

W § 7 ust. 1 umowy, strony ustaliły, że odbiór robót winien nastąpić niezwłocznie po osiągnięciu przez podwykonawcę gotowości do bezusterkowego odbioru robót oraz po przedłożeniu przez podwykonawcę pełnej dokumentacji powykonawczej i dokonaniu wszelkich czynności określonych w umowie oraz innych dokumentach stanowiących załączniki do umowy.

Zgodnie z § 7 ust. 2, jeżeli w toku czynności odbioru zostanie stwierdzone, że przedmiot Umowy lub jego część nie osiągnął gotowości do odbioru, Wykonawca może bądź odmówić odbioru bądź przystąpić do odbioru zgodnie z warunkami określonymi w ust. 3, zgodnie z którym, jeżeli w toku czynności odbioru zostaną stwierdzone wady, które:

a) nie dadzą się usunąć - Wykonawca może (i) żądać wykonania przedmiotu Umowy lub jego części po raz drugi, (ii) obniżyć wartość Umowy lub (iii) odstąpić od Umowy z winy Podwykonawcy,

b) nadają się do usunięcia - Wykonawca określi termin ich usunięcia, a w razie bezskutecznego upływu terminu do usunięcia wad lub ich nienależytego usunięcia przez Podwykonawcę, Wykonawca ma prawo do (i) zastępczego usunięcia wad na koszt i ryzyko Podwykonawcy, samodzielnie lub z pomocą osób trzecich lub do (ii) obniżenia wynagrodzenia umownego.

Zgodnie z § 9 umowy, wszelkie płatności na rzecz Podwykonawcy wynikające z realizacji robót, dokonywane będą przez Wykonawcę na rzecz Podwykonawcy pod warunkiem, że Podwykonawca przedłoży dokumenty wymagane Umową i niezbędne dla uzyskania przez Wykonawcę od Zamawiającego Przejściowego Świadczenia Płatności. (§9 ust. 1 umowy). Zgodnie z § 11 ust. 1, Podwykonawca ponosić będzie względem Wykonawcy odpowiedzialność za wykonanie robót o których mowa w § 1 zgodnie z postanowieniami Umowy wraz z załącznikami do Umowy.

Ponadto, strony wskazały, że Podwykonawca nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia i straty spowodowane niewykonaniem przez Wykonawcę zobowiązań wobec Zamawiającego, Podwykonawcy i osób trzecich, mających wpływ na realizację robót, o których mowa w § 1, chyba że powyższe spowodowane jest okolicznościami powstałymi z przyczyn leżących po stronie Podwykonawcy (§11 ust. 2 pkt b).

W §16 ust. 1 umowy Podwykonawca zobowiązał się do zapłaty na rzecz Wykonawcy kary umownej w wysokości określonej poniżej, w przypadku:

a) za nieterminowe wykonanie robót 0,1 % Ceny umownej brutto za każdy dzień zwłoki lecz nie więcej niż 10 % Ceny umownej brutto;

b) za zwłokę w usunięciu wad 0,1 % Ceny umownej za każdy dzień zwłoki lecz nie więcej niż 10 % Ceny umownej brutto.

Ponadto wskazano, że wykonawca może odliczyć kwotę kary od kwoty każdej płatności należnej lub jaka będzie się należeć Podwykonawcy. Zapłata kary przez Podwykonawcę lub odliczenie przez Wykonawcę kwoty kary z płatności należnej Podwykonawcy w przypadku określonym w ust 1 nie zwalnia Podwykonawcy z obowiązku ukończenia robót lub jakichkolwiek innych obowiązków i zobowiązań wynikających z Umowy. Wykonawcy przysługuje również prawo kompensowania należnych kwot kar umownych z bieżących płatności dokonywanych na rzecz Podwykonawcy.

W przypadku niedotrzymania przez Wykonawcę terminu płatności należności Podwykonawcy zgodnie z § 9 ust. 2 Podwykonawcy przysługują odsetki ustawowe za czas opóźnienia w płatności.

Strony zastrzegły sobie prawo dochodzenia odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych, przewyższającego wysokość kar umownych określonych w ust. 1 i 2 do wysokości rzeczywiście poniesionej szkody.

Zgodnie z § 17, integralną część umowy stanowiły załączniki do umowy, tj. Zakres Robót- Załącznik Nr (...) oraz warunki Techniczne - Załącznik Nr(...).

W załączniku numer 2 do umowy wykonawca wskazał, że beton napowierzchniowy C30/37, kl. ekspozycji XF4 należy wykonać z uwzględnieniem m.in. normy PN-V- 83002 oraz użyć kruszywa max 31,5 mm wg. normy PN-EN 12620.

(dowód: załącznik nr 2 do umowy, k. 65).

W dokumentacji projektowej nie ograniczono rodzaju petonograficznego kruszywa, jakiego należało użyć do produkcji betonu. Nigdzie zostało również zastrzeżone, że do mieszanki betonowej nie można użyć kruszyw żwirowych oraz że w kruszywie nie mogły znaleźć się ziarna lekkie. Zawartość ziaren lekkich określały normy, które musiał przestrzegać dostawca, producent.

(dowód: opinia biegłego, k. 4067-4097, zeznania W. K., k. 2479, zeznania L. P. k. 2051,)

Norma PN-V-83002 zawiera niezbędne wymagania do tego, aby wykonać w pełni bezpieczną i odpowiednio trwałą nawierzchnię na potrzeby ruchu lotniczego. Norma PN-N/-83002 stanowi, że do produkcji betonów nawierzchniowych należy stosować kruszywo łamane. Zgodnie z treścią normy, zaleca się stosowanie kruszywa granitowego w miarę o jednorodnym składzie petrograficznym.

(dowód: opinia biegłego, k. 4067-4097, opinia Instytutu (...), k. 3823-3839)

W kwietniu 2011 r. (...) zleciło profesorowi A. S. (1) z Instytutu (...) opracowanie recepty na mieszankę betonową. Opracowana recepta została sporządzona w oparciu o specyfikację i nie określała wymagań w stosunku do jakości kruszyw i sposobu ich badania mającego na celu zapewnienie czystości technologicznej wykonywanego betonu. Recepta nie wykluczała wykorzystania do betonu na warstwę wierzchnią drogi startowej ani kruszywa żwirowego jako takiego, ani też nie została w niej wykluczona obecność w kruszywie lekkich ziaren mineralnych (w tym skał marglistych) czy też obecność zanieczyszczeń lekkich.

(dowód: zlecenie, k. 3603, recepta, k. 972-973)

Do produkcji betonu użyto m. in. kruszywa o parametrach 2/18 i 8/16, które zostało dostarczone podwykonawcy przez dostawcę (...) Sp. z o. oraz (...) Sp. z o.o.

(okoliczność bezsporna)

Przed przyjęciem zamówienia na kruszywo, (...) poinformował (...) w mailu z 11 lutego 2011 r., że ze względu na parametry fizyko-chemiczne kruszywo grube-żwir 2/8 i 8/16 mógłby znaleźć zastosowanie jedynie w dolnych partiach tj. podbudowy z chudego betonu nawierzchni lotniskowej. Nie może być stosowane, w myśl normy PN-

V-83002 „Lotniskowe nawierzchnie z betonu cementowego”, do budowy nawierzchni lotniskowej (warstwy jezdnej). Dodatkowo wskazał, że do wykonania nawierzchni – warstwy jezdnej może zaproponować grysy granitowe z kopalni (...) w G., których badania i ocenę przydatności dołączył do wiadomości

(dowód: wiadomość e-mail z 11/02/2011 r., k. 74).

Zaproponowane w mailu z 11 lutego 2011 r. przez (...) kruszywo było droższe od tego które zamówił pozwany.

(dowód: zeznania B. B. (1), k. 2578)

Jakość użytych materiałów dostarczonych przez (...) została potwierdzona deklaracjami zgodności z normą PN - EN 12620. Ponadto, (...) zadeklarował mrozoodporność żwiru frakcji 2/8 i 8/16 mm, w kategorii FI, zaś obecność ziaren lekkich (tj. margla) nie przekraczała 0,1 %.

(dowód: deklaracje zgodności, k. 68-72).

Występowanie frakcji lekkich na terenie Polski jest zróżnicowane i związane z erozją lodowcową jaka miała miejsce na terenie Polski. W Czechach stosowanie żwiru do betonu jest powszechne, ponieważ występujące na tym terytorium złoża żwiru nie zawierają naniesionych przez lodowiec lekkich frakcji. Ziarna lekkie wykluczają żwir z użycia do górnej warstwy betonu, ponieważ w zetknięciu z wodą pękają i w rezultacie powodują odpryski.

(dowód: zeznania W. K., k. 2479, opinia Instytutu (...), k. 3823-3839)

Powód kontrolował proces produkcji betonu, poprzez laboratorium (...). (...) przekazywało recepty na beton (...), która następnie przekazywała je do firmy nadzorującej (...). Dopiero po zatwierdzeniu recept nawierzchnie można było wykonywać tworzywo. Recepty były zatwierdzone.

Mieszanka betonowa była poddawana dwóm rodzajom badań. Pierwsze z nich wykonywane było bezpośrednio przy produkcji, np. napowietrzenie mieszanki betonowej oraz badanie konsystencji. Druga grupa badań przeprowadzana była już po wykonaniu nawierzchni, po pobraniu próbek w czasie układania. Próbki poddawane były ścisnaniu, oraz innym badaniom, takim jak nasiąkliwość, mrozoodporność, jak zachowuje się beton podczas zamrażania i odmrażania cyklicznego. Warunek mrozoodporności został spełniony, podobnie odporności, rozciągania czy ściskanie. Badając mrozoodporność betonu laboratorium nie przyjęło zastosowania środków mrozących. (...) nie prowadziło badań nad kruszywem użytym do produkcji betonu, badało jedynie produkt finalny. Laboratorium nie zgłaszało żadnych zastrzeżeń, testy wychodziły pozytywnie.

(dowód: raporty laboratorium (...), k. 938 – 970, 997-1017, zeznania W. K., k. 2479, zeznania I. N., k. 2479, zeznania K. S., k. 2415, zeznania L. P., k. 2051, zeznania M. P., k. 2644)

Na przełomie stycznia i lutego 2012 roku na nawierzchni drogi startowej ujawniły się wady w postaci odprysków.

(okoliczność bezsporna)

Odpryski te spowodowane były obecnością w nawierzchni betonowej margla, tj. skały osadowej składającej się z węglowodorów wapni lub magnezu i minerałów ilastych, która w pewnych określonych warunkach atmosferycznych (wilgotnościowo - termicznych) oraz eksploatacyjnych (szybka zmiana temperatury tzw. „szok termiczny”) wpływa destrukcyjnie na otaczający ją ośrodek i prowadzi do uszkodzeń materiału, w którym się znajduje.

(dowód: opinia Instytutu (...) k. 114-127, opinia prof.dr.hab. inż A. S. (2), k. 122-127, Decyzja (...) k. 192-195, raport kontroli NIK, k. 2441-2464, opinia biegłego sądowego mgra inż. M. C., opinia (...) Politechniki (...), k. 3559-3567, opinia Instytutu (...), k. 3823-3839)

Ilość występujących odprysków wpływała na bezpieczeństwo samolotów, co z kolei mogło uniemożliwić wykonywanie operacji lotniczych

W różnych okresach pojawiała się różna ilość odprysków. Średnio na płytach o powierzchni 5/5 m ilość dochodziła do 200 odprysków i więcej, o wielkości od 1 cm do 5 cm i głębokości 1 cm.

(dowód: zeznania I. N., k. 2479, opinia prof. dr. hab. inż. A. S. (2), k. 122-127)

(...)wezwała podwykonawcę do naprawy nawierzchni i poprosił (...) aby przedstawiła technologię tej naprawy. Wraz z materiałami, którymi należało się posługiwać. (...) jako generalny wykonawca robót opracowała program naprawy nawierzchni betonowej drogi startowej na lotnisku w M.. Do programu dołączono opinię prof. dr. hab. inż. A. S. (2) z (...) Politechniki (...) potwierdzającą skuteczność zaproponowanej metody naprawy. Proces naprawczy polega na nawiercaniu miejsca występowania margla, a następnie oczyszczaniu otworu, zagruntowaniu i wypełnieniu masą żywiczną z piaskiem kwarcowym.

(dowód: Program Naprawczy Dotyczący Nawierzchni Betonowej Drogi Startowej na L. w M. k. 1289-1291, Opinia dotycząca naprawy powierzchniowej płyt nawierzchni lotniska w M. k. 1280-

Technologia ta została zatwierdzona przez zamawiającego (...).

(dowód: zeznania W. K., k. 2479)

(...) przystąpiła do robót naprawczych na własny koszt (okoliczność niesporna).

Pozwana realizowała naprawy zgodnie z ustaleniami. Prace naprawcze były odbierane. (...) dokonywała napraw ustaloną techniką po pojawieniu się nowych pęknięć

(okoliczność niesporna).

Przeprowadzone przez pozwaną naprawy przyniosły oczekiwany efekt i 6 czerwca 2012 roku (...) Wojewódzki Inspektor Nadzoru B. wydał warunkową decyzję zezwalającą na użytkowanie pasa startowego i dróg kołowania. Jednocześnie zalecił stałe monitorowanie stanu technicznego nawierzchni.

(dowód: Decyzja (...) k. 1293-1295, zeznania I. N., k. 2479)

Jednakże pomimo prowadzenia napraw nawierzchni w dalszym ciągu nie była ona w stanie pozwalającym na całkowite bezpieczne użytkowanie, gdyż ciągle powstawały nowe odpryski.

Prace naprawcze były dalej prowadzone przez (...). We wrześniu pozwany zlecił prace naprawcze innym pracownikom z Polski. Każdej nocy prace wykonywane były przez średnio około 10 pracowników. Inwestor wskazywał, że być może do napraw potrzebnych było więcej pracowników. Prace naprawcze prowadzone przez pozwaną trwały do listopada 2012 roku, kiedy to z uwagi na pogarszające się warunki atmosferyczne dalsze prowadzenie prac w dotychczasowej technologii nie było możliwe. Zatwierdzona technologia napraw nie mogła być wykonywana w warunkach zimowych, podczas opadów czy w ujemnych temperaturach. Stosowane przez pozwaną materiały nie mogły być użyte w takich warunkach. Po listopadzie 2012 r. powód wzywał pozwanego do wykonywania napraw.

(dowód: zeznania I. N., k. 2479)

Pismem z dnia 21 listopada 2012 r. (...) wezwała (...) do dokonania odbioru końcowego prac wykonanych przez (...), jednocześnie żądając zapłaty zaległego wynagrodzenia umownego oraz wskazując na chęć pomocy w usuwaniu wad, wskazując jednak, że ze względu na warunki powietrza i betonu do końca 2012 roku prace nie mogą być prowadzone.

(dowód: pismo z dnia 21 listopada 2012 r. k. 140-145)

W dniu 6 grudnia 2012 r. (...)zawarła z (...) Sp. z o.o. porozumienie, zobowiązując się do zapłaty kary umownej w kwocie (...) zł z tytułu opóźnienia w realizacji generalnej umowy oraz do ponoszenia kosztów usuwania wad wynikających z nienależytego wykonania umowy przez (...), kosztów monitorowania pasa startowego oraz do wydłużenia terminu odpowiedzialności z tytułu udzielonej gwarancji na roboty do dnia 30 września 2017 roku. Oprócz kary umownej porozumienie z dnia 6 grudnia 2012 roku zobowiązywało w § 4 ust. 1 oraz ust. 2 (...) do pokrycia kosztów monitoringu płyty Lotniska w M. w okresie trzech pierwszych lat eksploatacji. Całość kosztów za okres 3 lat powódka oraz (...) Port Lotniczy (...) Sp. z o. o. wycenili na kwotę (...)zł. I rata stanowiąca kwotę (...) zł została potrącona zgodnie z w § 4 ust 2 Porozumienia z 6 grudnia 2012 r.

(dowód: porozumienie z dnia 6 grudnia 2012 r. k. 154-164)

Proces pojawienia się odprysków narastał. W wyniku kontroli przeprowadzonej 22 grudnia 2012 roku przez (...) Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, wydał on ustną decyzję o zakazie użytkowania części pasa startowego. Decyzja ta została potwierdzona na piśmie z 28 grudnia 2012 roku. W decyzji (...) wskazał, że z uwagi na skalę zjawiska jedyną skuteczną metodą naprawy będzie usunięcie wszystkich złuszczonych powierzchni warstwy ścieralnej oraz zabezpieczenie środkiem hydrofobowym.

(Decyzja MWINB Nr (...))

Konsekwencją wydania powyższej decyzji było zaprzestanie operacji lotniczych na lotniku w M..

(okoliczność niesporna)

W protokole oględzin robót budowlanych z 23 stycznia 2013 r. stwierdzono, że wykonane naprawy nie gwarantują bezpieczeństwa operacji lotniczych. Wskazano, że naprawy dokonywane w lecie, w tamtych warunkach, spełniały swoją rolę, natomiast obecnie - w panujących warunkach atmosferycznych - ponownie pojawiły się uszkodzenia. Wskazano też, że w trakcie spotkania przedstawiciele Urzędu Lotnictwa Cywilnego przekazali, iż ULC nie zamierza cofnąć decyzji dot. ograniczenia eksploatacji lotniska w zakresie części betonowych dróg startowych, gdyż uważa, że powinna być wykonana naprawa główna, polegająca na usunięciu wierzchniej warstwy i wykonaniu jej na nowo. Powstałe uszkodzenia nie są uszkodzeniami wynikającymi z eksploatacji, ale wynikającymi z niewłaściwie użytego materiału. Naprawy wykonywane w lecie, nie sprawdzają się zimą, przejścia temperatury przez zero powodują uszkodzenia i problem się uwidacznia.

(dowód: protokół z oględzin, k. 338-339)

Pismem z 11 lutego 2013 r. (...) wezwał (...) do natychmiastowego podjęcia przez (...) wszelkich niezbędnych kroków prowadzących do usunięcia wad i naprawy drogi startowej na Lotnisku w M., a także zwrotu kosztów poniesionych dotychczas przez (...) w wysokości (...) zł w nieprzekraczalnym terminie do 14 lutego 2013 r.

(dowód: pismo z dnia 11 lutego 2013 r. 242-243)

Ostatecznie (...)podjęła decyzje o kolejnej naprawie pasa, które zleciła podmiotom trzecim w ramach podwykonawstwa zastępczego. Droga została wykonana w głównej mierze przez podwykonawcę (...), a także inne podmioty wykonujące prace pomocnicze.

(dowód: umowa zlecenie, k. 1676-1688)

Dziennie zmobilizowanych było nawet 200 pracowników i wykonywano prace naprawcze odprysków. Aż do momentu świątecznego naprawy były wykonywane metodą zaproponowaną przez pozwanego, ale zastosowano materiały, które mogły być użyte w ujemnych temperaturach. Została użyta inna mieszanka. wykonana z 100% z granitu i piasku. W nowym projekcie brał udział Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, który obawiał się zastosowania żwiru z uwagi na występowanie w nich ziaren lekkich, które były przyczyną tych odprysków. Ostatecznie rozebrano te odcinki i

wykonano na nowo. To było w kwietniu, maju 2013 r. W czerwcu podpisano protokół bezusterkowy. Roboty zostały wykonane bez zarzutu, lotnisko funkcjonuje do dzisiaj.

(dowód: zeznania W. K., k. 2479, zeznania I. N., k. 2479, zeznania W. T., k. 2051, zeznania S. B., k. 2578)

Koszty wykonania napraw przez podmioty trzecie wyniosły łącznie (...) zł (dowód: zestawienie kosztów (...) k. 1492-2279)

W dniu 17 czerwca 2013 roku (...) Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wydał decyzję uchylającą decyzję z 28 grudnia 2012 roku o zakazie użytkowania części pasa startowego z uwagi na wykonanie w przeważającej części zaleceń zawartych w decyzji z 28 grudnia 2012 roku.

(dowód: Decyzja Nr (...) r. z 17/06/2013 r.)

(...) i (...) łączyła umowa z 25 lipca 2012 r. (...), której przedmiotem było wykonanie przez (...) robót budowlanych polegających na wbudowaniu betonu B-45 w nawierzchnię placu składowego Centrum (...)w K., gdzie w charakterze inwestora występowała spółka pod firmą (...) S.A. z siedzibą w K.. Za wykonanie prac (...) zobowiązała się do zapłacenia na (...) kwoty (...) złotych wraz z podatkiem VAT.

(dowód: umowa z dnia 25 lica 2012 r., k. 2292-2301)

W dniu 31 grudnia 2012 r. (...)wystawił (...) fakturę VAT na kwotę (...) zł tytułem kosztów najmu maszyn budowlanych dla (...) do realizacji umowy podwykonawczej nr (...) z dnia 25 lipca 2012 roku oraz kosztów poniesionych przez (...) SA z tytułu wykonanych prac oraz czynności niezbędnych do ich realizacji przez wykonawców zastępczych na terenie placu budowy w K..

(dowód: faktura VAT, k. 569-570, t. III)

W dniu 26 listopada 2012 r. (...) wystawiła (...) fakturę VAT nr (...) na kwotę (...) złotych, tytułem realizacji kolejnego etapu prac stanowiących przedmiot umowy podwykonawczej z dnia 20 stycznia 2011 roku. (...) pozostało do zapłaty (...) zł, zaś kwota ta uległa pomniejszeniu o zatrzymaną przez (...) kaucję umowną w wysokości 5% wartości faktury VAT brutto tj. o kwotę (...) złotych.

(dowód: faktura VAT, k. 572-573, t. III)

Pismem z 18 grudnia 2012 r. (...)wezwała (...) do zapłaty kwoty (...) złotych wynikającej z kary umownej za nieterminowe wykonanie przez (...) robót objętych umową podwykonawczą z 20 stycznia 2011 r., kary umownej za zwłokę w usunięciu przez (...) wad z tytułu nienależytego wykonania umowy podwykonawczej z 20 stycznia 2011 r., odszkodowania za szkodę w wysokości (...) zł, jaką poniosła (...) w związku z zapłatą na rzecz Inwestora kosztów monitoringu płyty Lotniska (...)oraz kosztów kar umownych, naliczonych w konsekwencji odpowiedzialności (...) wobec Inwestora za nienależyte wykonanie przez (...) jako podwykonawcę, robót określonych z 20 stycznia 2011 r., kosztów poniesionych przez (...) z tytułu najmu maszyn budowlanych dla (...) wykorzystywanych w trakcie realizowanych robót na placu Lotniska (...), jak również kosztów poniesionych przez (...) z tytułu wykonanych prac oraz czynności niezbędnych do ich realizacji przez wykonawców zastępczych na terenie Lotniska (...), których (...) jako podwykonawca, nie wykonała, co stanowi łącznie kwotę (...) złotych , kosztów wykonawstwa zastępczego robót zrealizowanego na terenie Lotniska (...)w okresie 1.08-30.11.2012 roku, poniesionych przez (...) w związku z nienależytym wykonaniem umowy podwykonawczej z 20 stycznia 2011 roku przez (...) jako podwykonawcę, co stanowi łącznie kwotę (...) zł, w terminie do 27 grudnia 2012 r. Mimo upływu tego terminu wskazane wyżej kwoty nie wpłynęły na konto (...).

(dowód: wezwanie do zapłaty, k.

W dniu 28 grudnia 2012 r. (...) dokonała potrącenia wskazanych w powyżej wierzytelności z wierzytelnościami (...) w kwocie (...) zł z tytułu częściowo niezapłaconego wynagrodzenia umownego (umowa podwykonawcza z 20 stycznia 2011 roku oraz umowa podwykonawcza nr (...) z dnia 25 lipca 2012 roku). (...) wezwał (...) do zapłaty pozostałej w wyniku powyższego potrącenia kwoty (...) zł w terminie 7 dni od otrzymania pisma.

(dowód: oświadczenie o potrąceniu z 28 grudnia 2012 r., k. 200-202)

W dniu 13 lutego 2013 r. (...)złożył (...) oświadczenie, w którym dokonał potrącenia wierzytelności w kwocie (...) zł tytułem kosztów najmu maszyn budowlanych dla (...) do realizacji umowy podwykonawczej nr (...) z 25 lipca 2012 roku oraz kosztów poniesionych przez (...) SA z tytułu wykonanych prac oraz czynności niezbędnych do ich realizacji przez wykonawców zastępczych na terenie placu budowy w K. z wierzytelnością (...) na kwotę (...) zł stanowiącą częściowo niezapłacone przez (...) wynagrodzenie umowne należne (...) z tytułu wykonania prac objętych umową z dnia 25 lipca 2012 r.

(dowód: oświadczenie o potrąceniu wierzytelności, k. 577-588, t. III)

W dniu 17 kwietnia 2013 r. (...) w M. wezwał (...) do zapłaty (...) zł tytułem odszkodowania należnego za nienależyte wykonanie pasa startowego.

(dowód: wezwanie z dnia 17 kwietnia 2013 r., k. 335-336, t. II)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie powołanych dokumentów prywatnych i urzędowych. Strony nie kwestionowały treści i autentyczności poszczególnych dokumentów, a Sąd również nie znalazł powodów aby odmówić im wiarygodności.

Kluczowym dowodem w sprawie była opinia biegłego sądowego mgra inż. M. C..

Biegły wskazał, na czym opierał się wydając opinię oraz z jakich źródeł korzystał. W sposób zrozumiały i przekonujący przedstawił wnioski opinii oraz odpowiedzi na postawione pytania. Sąd nie miał także wątpliwości odnośnie tego, że biegły posiada odpowiednie kompetencje i doświadczenie do wydania opinii w sprawie.

W opinii biegły wskazał, że zgodnie z normą PN -EN 12620 do betonu na warstwę ścieralną mogą być stosowane kruszywa różnego pochodzenia ale muszą spełniać określone warunki, a w szczególności wykazywać mrozoodporność badaną w wodzie, w roztworze soli odladzających i w siarczanie magnezu oraz posiadać określoną zawartość węgla wapniowego w kruszywie drobnym. (k. 4076).

Zdaniem biegłego, z powodu zastosowania innego kruszywa (żwiru) niż granitowego kruszywa zalecanego w normie PN-V 83002 oraz PN- EN 13877-112 należało przeprowadzić badania czy w zaprojektowanym betonie nie wystąpią korozje. (k. 4082) Przeprowadzenie takich badań pozwoliłoby w opinii biegłego wyeliminować z zaprojektowanej receptury zanieczyszczone marglem kruszywo. (k. 4083)

Biegły stwierdził ponadto, że zaproponowana przez (...) metoda prac naprawczych, wg wiedzy i stanu drogi startowej na moment pojawienia się odprysków była prawidłowa nie miała uzasadnienia technicznego. Do struktury betonu wprowadzono bowiem materiał o innych właściwościach fizycznych oraz innym współczynniku rozszerzalności, co przy zmianach temperatury powoduje odmienne zmiany objętości, co powoduje utratę adhezji, przyczepności betonu i materiału naprawczego. Ponadto nie wiadomo było ile marglu znajdowało się w betonie. Nie wiadomo było więc, kiedy proces odprysków się zakończy. Biegły wskazał, że reakcje w betonie trwają około 99 lat. (k. 4083)

Biegły wskazał również, że koszty sfrezowania nawierzchni betonowej i ułożenie nowej są uzasadnione, ponieważ (...) wykonał wadliwą nawierzchnię z betonu wyprodukowanego we własnym węźle betoniarskim i na podstawie własnej recepty i materiałów przez siebie zamówionych. Zdaniem biegłego koszty wykazane na fakturach są zasadne i adekwatne do zaistniałej sytuacji. (k. 4084)

Biegły stwierdził, że zgodnie z zapisami w załączniku nr 2 do umowy podwykonawczej, projektowanie betonu oparte jest na innych normach niż na normie PN#V83002. Szczególnie norma dla kruszyw to norma PN-EN 12620. Natomiast norma PN#V83002 przywołano jest do wykonania całej warstwy a nie tylko betonu. Wady są pochodną zawartości margla w kruszywie. Projektant receptury słusznie oparł się na normie PN-EN 12620 i innych normach dotyczących betonu do nawierzchni betonowej oraz deklaracjach zgodności żwiru 2/8 i deklaracji zgodności żwiru 8/16. Dokumentem odniesienia jest norma PN-EN 12620 przywołana w załączniku nr.2 do umowy. W normie PN-V 83002 zalecane jest stosowanie kruszywa granitowego, lecz to kruszywo także musi posiadać parametry wykazane w normie PN -EN 12620.

Biegły stwierdził, że odnosząc się do sztuki budowlanej zależało zastosować się do zaleceń zawartych w normie PN-V83002 i zaprojektować recepturę betonu nawierzchniowego z gryków granitowych odpowiadających normie PN-EN 12620. Natomiast, wobec zaprojektowania receptury opartej na żwirach należało przeprowadzić wszystkie badania, nawet nieobowiązujące, aby sprawdzić czy kumulacja wszystkich siarczanów chlorków węglanów zawartych w marglu nie spowoduje destrukcji lub korozji. Biegły stwierdził, że wszystkie parametry betonu wyprodukowanego na podstawie zatwierdzonej receptury spełniały warunki zawarte w załączniku nr 2 do umowy. Przyczyną wady był margiel. (k. 4085-4086)

Za niezasadne Sąd uznał zarzuty podniesione w stosunku do opinii, w szczególności wobec treści opinii Instytutu (...) dotyczące wykonania przez (...) nawierzchni betonowej Lotniska w M. (k. 3823-3839), która potwierdzała ustalenia biegłego, chociaż oczywiście wobec sporządzenia jej w innej sprawie, nie wyjaśniała wszystkich okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia.

Opinia potwierdziła, że główną przyczyną powstałych wad w wierzchniej warstwie nawierzchni dwóch odcinków betonowej drogi startowej na Lotnisku (...) było zastosowanie betonu o niezadawalającej odporności na warunki atmosferyczne oraz obciążenia, wynikające ze specyficznego rodzaju eksploatacji nawierzchni przez statki powietrzne. Bezpośrednią przyczyną powstałych uszkodzeń była obecność w betonie materiału, który w pewnych określonych warunkach atmosferycznych (wilgotnościowo - termicznych) oraz eksploatacyjnych (szybka zmiana temperatury tzw. „szok termiczny”) wpływa destrukcyjnie na otaczający go ośrodek i prowadzi do uszkodzeń materiału, w którym się znajduje.

W opinii wskazano, że projektując i wykonując betonowe nawierzchnie lotniskowe należy przede wszystkim kierować się wysokimi wymaganiami w zakresie doboru surowców o możliwie najwyższej jakości i trwałości, odpornych na wszelkie możliwe warunki i czynniki, jakie mogą wystąpić w trakcie wieloletniej ich eksploatacji. Samo spełnienie wymagań wytrzymałościowych jest niewystarczające. Dobierając surowce do wykonania betonowej nawierzchni lotniskowej należy wybierać taki materiał, który jest odporny na warunki atmosferyczne panujące na danym obszarze, liczbę przewidywanych operacji lotniczych w zakładanym okresie użytkowania (nośność) oraz stosowane środki chemiczne towarzyszące ruchowi lotniczemu. Samo kierowanie się nośnością i trwałością atmosferyczną nawierzchni jest niewystarczające. Eliminacja materiału, który może nawet potencjalnie zawierać różnego rodzaju słabe, porowate i wysoko nasiąkliwe (wysokiej nasiąkliwości) oraz zwiertzałe okruchy skalne o różnych rozmiarach, głównie pochodzące ze skał osadowych i węglanowych jest kluczowym, typowym i stosowanym w praktyce sposobem zapobiegania uszkodzeń i zwiększania bezpieczeństwa użytkowników nawierzchni.

W opinii tej wskazano, że informacja zawarta w przedstawionym przez dostawcę kruszywa certyfikacie zgodność mówi, że w masie kruszywa mogą występować ziarna o różnym rozmiarze o niskiej gęstości, czyli takie, które mogą być porowate (o niższej wytrzymałości) o zdecydowanie wysokiej nasiąkliwości i zwiertzałe (o niższej trwałości), oraz że w masie kruszywa jest stosunkowo mało ziaren o gęstości poniżej 2,0 kg/m³ (Mg/m³), natomiast kruszywo może zawierać nawet do 3% ziaren bardzo zbliżonych masą do ziaren lekkich (nieznacznie cięższych od ziaren lekkich) charakteryzujących się bardzo zbliżonymi właściwościami (wadami). W opinii stwierdzono, że sama informacja, że mogą być takie ziarna każe zastanowić się, czy aby na pewno do betonu o oczekiwanej trwałości jego warstwy fakturowej ten materiał będzie odpowiedni. Tego typu informacja u odpowiedzialnego decydenta powinna wzbudzić bardzo poważną wątpliwość co do przydatności tego kruszywa do betonów specjalistycznych

o podwyższonych wymaganiach wytrzymałościowo – trwałościowych oraz zasygnalizować konieczność wykonania dalszych badań specjalistycznych mających ocenić wpływ tej dodatkowej charakterystyki na trwałość i funkcjonalność betonu nawierzchniowego, a jeżeli nadal kruszywo to będzie uznawane jako przydatne do zastosowania w warstwie wierzchniej nawierzchni lotniskowej powinno to wymóc budowę odcinka próbnego w warunkach 1:1 w celu co najmniej jednosezonowej obserwacji betonu w warunkach rzeczywistych pod kątem możliwych uszkodzeń od warunków eksploatacji na jakie narażony zostanie beton w trakcie eksploatacji.

W opinii wskazano, że mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu lotniczego na Lotnisku w M., prace naprawcze muszą być prowadzone taką metodą, która całkowicie wyeliminuje rzeczywistą przyczynę powstawania uszkodzeń (muszą być dobrze zdiagnozowane) a zarazem metodą, która zatrzyma całkowicie dalszy proces postępowania uszkodzeń. Prace naprawcze polegające na punktowym usuwaniu powstałych odprysków i uzupełnianiu powstałych ubytków żywicą naprawczą są zalecane do lokalnych napraw o niewielkim zasięgu dla uszkodzeń, które są zlokalizowane w warstwie przypowierzchniowej o głębokości do kilkunastu milimetrów. W praktyce lotniskowej uszkodzenia, które przekraczają głębokość 30 mm kwalifikują nawierzchnię do generalnego remontu lub wymiany na nową. Podstawowe założenie powodzenia naprawy polegające na stwierdzeniu, że wszystkie problematyczne potencjalne ogniska uszkodzeń zostały (zgodnie z zastosowaną technologią zabudowy betonu) umiejscowione w górnym obszarze powierzchni nawierzchni betonowej było niedostateczne. W rezultacie punktowe prace naprawcze nie spowodowały powstrzymania dalszego procesu degradacji nawierzchni i jeszcze na domiar złego spowodowały, że uszkodzenia powierzchni betonowej postępowały dalej i jeszcze szybciej niż zakładano.

Zgodnie z opinią, norma PN-V-83002:1999 „lotniskowe nawierzchnie z betonu cementowego” zawiera niezbędne wymagania do tego, aby wykonać w pełni bezpieczną i odpowiednio trwałą nawierzchnię na potrzeby ruchu lotniczego. Zawiera wymagania dotyczące materiałów stosowanych do budowy nawierzchni lotniskowych, a także wymagania dotyczące tworzywa betonowego. Określa zasady projektowania betonu i uzyskania jego pożądanych cech fizyczno- mechanicznych. Omówiono sposób wykonania robót nawierzchniowych, system kontroli jakości i podano kryteria technicznej oceny całości wykonanego zadania inwestycyjnego. Norma PN-EN 12620 „Kruszywa do betonu” zawiera określenia właściwości kruszyw i kruszyw wypełniających - uzyskiwanych w wyniku procesu naturalnego, przemysłowego lub z recyklingu - oraz mieszanek tych materiałów stosowanych do betonu. Obecnie obowiązujące prawo budowlane nie narzuca obowiązkowego stosowania norm a jedynie zaleca ich stosowanie. Jeżeli dla danej inwestycji powstaje szczegółowa specyfikacja techniczna a w niej zostają zawarte zapisy odnoszące się do konkretnie wskazanych dokumentów odniesienia, to są one dla danej inwestycji już obowiązkowe. Norma PN-V-83002:1999 nie stoi w sprzeczności z normami: PN-EN 206-1:2003, PN-EN 206-1:2003/AC:2006 oraz PN-EN 12620+A1:2010 a jedynie zawęża ogólne wymagania istotne z punktu widzenia poprawności wykonania mieszanki betonowej i betonu przeznaczonego do wykonania nawierzchni betonowej. W przypadku rozbieżności co do konkretnych wymagań zawartych w poszczególnych normach powinno stosować się zapisy ostrzejsze (bardziej restrykcyjne). Norma PN-V-83002:1999 („Lotniskowe nawierzchnie z betonu cementowego”) dotycząca polskich nawierzchni betonowych przewiduje tylko i wyłącznie stosowanie grysów granitowych spełniających wymagania zgodne z punktem 2.2.2. „kruszywo grube - grysy”.

Jeżeli w umowie na wykonanie przedmiotowej nawierzchni była wskazana norma PN-V-83002, to staje się ona dokumentem nadrzędnym w stosunku do normy PN-EN 206-1.

Instytut (...) wskazał, że nie dopuściłby do zastosowania kruszywa żwirowego pochodzenia polodowcowego do budowy nawierzchni betonowej bez względu na uzyskane pozytywne i bardzo dobre wyniki badań trwałościowych. W ocenie Instytutu, nowe normy PN-EN zawierają stosunkowo liberalne wymagania oraz metody badawcze co do niezbędnej jakości i trwałości kruszyw pochodzenia naturalnego. Nigdy nie ma absolutnej pewności, że w złożu żwirowym, na którym występowało złodowacenie nie znajdują się nierozpoznane pokłady z zanieczyszczeniami, które podczas badań podstawowych nie ujawniają swojego niekorzystnego wpływu na cechy trwałościowe późniejszego betonu. Nawierzchnia lotniskowa jest bardzo wymagającym i trudnym technicznie obiektem inżynierskim do wykonania. Dlatego do jej wykonania stosuje się sprawdzone i możliwie najwyższej jakości materiały i surowce. Korzysta się z doświadczeń uprzednich i rozwiązań, które sprawdziły się na innych lotniskach w zbliżonych warunkach

eksploatacyjnych i występującym klimacie. Wymagania zawarte w normie PN-V-83002:1999 stanowiły kompendium wiedzy i doświadczenia przy realizacji nawierzchni lotniskowych w Polsce i innych krajach o zbliżonych warunkach klimatycznych. Stosowanie innych rozwiązań jest możliwe, ale wymaga wielu lat doświadczeń i obserwacji. Jeżeli wyniki tych doświadczeń i obserwacji są pozytywne, to można dopiero wtedy pokusić się o ich zamienne stosowanie. Inaczej nie ma mowy o takich praktykach.

Sąd w pełni podzielił ustalenia opinii, mając także na uwadze, że była ona podstawą prawomocnego wyroku zapadłego między interwenientem ubocznym i pozwany.

Sąd oparł się także na zeznaniach ww. świadków dając im wiarę w całości, bowiem znajdowały odzwierciedlenie w dokumentach zgromadzonych w aktach sprawy.

Sąd zważył, co następuje.

Powództwo główne zasługiwało na uwzględnienie w całości.

Żądanie główne pozwu w niniejszej sprawie obejmowało zapłatę kar umownych oraz odszkodowania z tytułu nienależytego wykonania umowy przez pozwaną, pomniejszone o kwotę stanowiącą wierzytelność pozwanej o zapłatę należnego wynagrodzenia, która to kwota została potrącona przez powódkę. W sprawie sporna była kwestia prawidłowości wykonania przedmiotu umowy.

W ocenie Sądu w sprawie doszło do skutecznego potrącenia wierzytelności. Strona powodowa wykazała zasadność naliczonych pozwanej kar umownych oraz odszkodowania. Powódka spełniła również ciężący na niej obowiązek wykazania, że przedmiot umowy podwykonawczej zawartej przez strony został przez pozwanego wykonany w sposób nienależyty i nieterminowy.

Na wstępie rozważań, należy wskazać, że łączącą strony umowę należy zakwalifikować jako umowę o roboty budowlane, która charakteryzuje się zobowiązaniem osiągnięcia materialnego rezultatu w postaci końcowego efektu przewidzianego w umowie. Zgodnie z regulacją umów o roboty budowlane, wykonawca zobowiązany jest do wykonania określonych umową robót, zaś inwestor do ich odbioru i zapłaty umówionego wynagrodzenia (art. 647 k.c.). Umowa o roboty budowlane jest w istocie szczególnym rodzajem umowy o dzieło, odrębnie uregulowanym przepisami tytułu XVI kodeksu cywilnego oraz niektórymi przepisami Tytułu XV (umowa o dzieło), stosowanymi w oparciu o odesłanie zawarte w art. 656 k.c. w kodeksie cywilnym.

Zgodnie z art. 636 § 1 k.c., jeżeli przyjmujący zamówienie wykonywa dzieło w sposób wadliwy albo sprzeczny z umową, zamawiający może wezwać go do zmiany sposobu wykonania i wyznaczyć mu w tym celu odpowiedni termin. Po bezskutecznym upływie wyznaczonego terminu zamawiający może od umowy odstąpić albo powierzyć poprawienie lub dalsze wykonanie dzieła innej osobie na koszt i niebezpieczeństwo przyjmującego zamówienie.

Na podstawie zawartej 20 stycznia 2011 r. umowy podwykonawczej, na pozwanej ciążył obowiązek wyprodukowania betonu i wykonania robót budowlanych związanych z budową nawierzchni betonowej płyty startowej lotniska cywilnego w M.. Prace te należało wykonać zgodnie z warunkami określonymi w umowie, załącznikach, a także zgodnie z warunkami wynikającymi z dokumentacji budowlanej i wykonawczej, specyfikacji Technicznych, Warunków Kontraktowych, a także z zasadami wiedzy i sztuki budowlanej oraz przepisami prawa.

W zakresie roszczenia o zapłatę kar umownych Sąd zważył, iż w myśl artykułu 483 § 1 i 2 kodeksu cywilnego "można zastrzec w umowie, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi przez zapłatę określonej sumy, czyli kary umownej". Kara umowna zwykle zastrzegana jest w związku z konkretnymi uchybieniami w zakresie wykonania zobowiązania (np. zwłoka, braki ilościowe lub jakościowe przedmiotu świadczenia) lub niewykonaniem zobowiązania (zob. też np. P. Drapała, A. Olejniczak, w: System PrPryw, t. 5, 2020, s. 1286 i n.). W wyroku Sądu Najwyższego z 17 grudnia 2008 r., (sygn. I CSK 240/08, Legalis) wskazano, że do przedmiotowo istotnych elementów zastrzeżenia kary umownej zalicza się określenie

zobowiązania lub pojedynczego obowiązku, którego niewykonanie lub nienależyte wykonanie rodzi obowiązek zapłaty kary umownej (zob. też np. wyr. SA w Łodzi z 2.10.2015 r., I ACa 383/15, Legalis).

W treści umowy, na które powoływała się strona powodowa wskazano, że podwykonawca zobowiązany był do zapłaty wykonawcy kary umownych w przypadku nieterminowego wykonania robót oraz za zwłokę w usunięciu wad, w wysokości 0,1% ceny umownej brutto za każdy dzień zwłoki lecz nie więcej niż 10% ceny umownej brutto.

Powódka wykazała, że pozwana nie wykonała prac w terminie. Wykazane zostało, że wykonane prace w momencie ich zgłoszenia do odbioru posiadały wady, które wynikały z nienależytej staranności pozwanej w wykonaniu przedmiotu umowy. Ponadto powódka wykazała, że wezwała pozwaną do usunięcia wad, co pozwana uczyniła również w sposób nienależyty i nieterminowy.

W par. 5 umowy podwykonawczej strony ustaliły termin zakończenia robót na 31 grudnia 2011 roku. Z kolei (...) zgłosiło (...) zakończenie prac i gotowość do ich odbioru 19 grudnia 2011 roku. (...) potwierdził zakończenie prac 20 grudnia 2011 roku. Niemniej jednak należy wskazać, iż przedmiot umowy nie został finalnie odebrany przez wykonawcę. W § 7 ust. 1 umowy podwykonawczej strony ustaliły, że odbiór powinien nastąpić niezwłocznie po osiągnięciu przez podwykonawcę gotowości do bezusterkowego odbioru robót oraz po przedłożeniu przez podwykonawcę pełnej dokumentacji powykonawczej i dokonaniu wszelkich czynności określonych w umowie oraz innych dokumentach stanowiących załączniki do umowy.

Zgodnie z § 7 ust. 2, jeżeli w toku czynności odbioru zostanie stwierdzone, że przedmiot Umowy lub jego część nie osiągnął gotowości do odbioru, Wykonawca może bądź odmówić odbioru bądź przystąpić do odbioru zgodnie z warunkami określonymi w ust. 3, zgodnie z którym, jeżeli w toku czynności odbioru zostaną stwierdzone wady, które:

a) nie dadzą się usunąć - Wykonawca może (i) żądać wykonania przedmiotu Umowy lub jego części po raz drugi, (ii) obniżyć wartość Umowy lub (iii) odstąpić od Umowy z winy Podwykonawcy,

b) nadają się do usunięcia - Wykonawca określi termin ich usunięcia, a w razie bezskutecznego upływu terminu do usunięcia wad lub ich nienależytego usunięcia przez Podwykonawcę, Wykonawca ma prawo do (i) zastępczego usunięcia wad na koszt i ryzyko Podwykonawcy, samodzielnie lub z pomocą osób trzecich lub do (ii) obniżenia wynagrodzenia umownego.

Prace będące przedmiotem umowy zostały wykonane przez pozwaną w sposób wadliwy, co potwierdza opinia biegłego, zeznania świadków oraz dokumentacja przedstawiona w aktach sprawy. Wadliwość nawierzchni betonowej pasa startowego lotniska w M. ujawniła się w postaci pojawiających się odprysków nawierzchni lotniska. Wada ta była na tyle istotna, że wykluczyła użytkowanie pasa startowego, co potwierdza decyzja (...) Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o zamknięciu lotniska. Pojawiające się odpryski stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa funkcjonowania lotniska, w związku z ryzykiem wchłonięcia oderwanych elementów przez silnik samolotowy.

Zgodnie z art. 355 § 1 k.c., dłużnik obowiązany jest do staranności ogólnie wymaganej w stosunkach danego rodzaju. Przy czym § 2 stanowi, iż należyta staranność dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności. Przez należyta staranność należy rozumieć określony sposób postępowania mającego prowadzić do spełnienia świadczenia; pewien model, wzorzec skonstruowany z reguł postępowania (powinności). Konstruując model właściwego postępowania dłużnika, należy brać pod uwagę nie to, jakie są faktycznie stosowane sposoby postępowania w danej sprawie, ale jakie postępowanie jest wymagane, tzn. oczekiwane przez inne osoby; na jakie postępowanie liczy i jakiego postępowania spodziewa się otoczenie dłużnika. Chodzi przy tym o staranność wymaganą ogólnie; znaczenie zatem mają nie wymagania (oczekiwania) jednostek, w tym wierzyciela, ale wymagania ogólne; mające postać powszechnej opinii o należyтым postępowaniu w danej sytuacji. Ponadto, sformułowanie "staranność ogólnie wymagana" przesądza co do zasady o obiektywnym charakterze tego wzorca. Od dłużnika oczekuje się takiego postępowania, jakie jest powszechnie

uważane za prawidłowe w danej sytuacji, bez względu na indywidualne cechy dłużnika, jego warunki i właściwości osobiste (por. E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 10, Warszawa 2021).

W przypadku dłużnika będącego przedsiębiorcą, profesjonalizm dłużnika powinien przejawiać się w dwóch podstawowych cechach jego zachowania: postępowaniu zgodnym z regułami fachowej wiedzy oraz sumienności. Od profesjonalisty obok fachowych kwalifikacji wymaga się zwiększonego zaangażowania w podjęte działania przygotowujące i realizujące świadczenie. Chodzi tu o większą zapobiegliwość, rzetelność, dokładność w działaniach dłużnika - profesjonalisty, w stosunku do podmiotów, którzy nie wykonują zobowiązania w ramach swojej działalności gospodarczej.

Pozwana jest profesjonalnym podmiotem świadczącym usługi w zakresie robót budowlanych. Pozwana w § 1 ust 3 umowy podwykonawczej zapewniła powódce, że posiada wiedzę, doświadczenie oraz potencjał produkcyjny niezbędny do wykonania robót określonych w umowie.

Od wykonawców prac w infrastrukturze o randze tak szczególnej jak lotnisko cywilne należy oczekiwać najwyższych standardów staranności.

Projektując i wykonując betonowe nawierzchnie lotniskowe należy przede wszystkim kierować się wysokimi wymaganiami w zakresie doboru surowców o możliwie najwyższej jakości i trwałości, odpornych na wszelkie możliwe warunki i czynniki, jakie mogą wystąpić w trakcie wieloletniej ich eksploatacji. Samo spełnienie wymagań wytrzymałościowych jest niewystarczające. Dobierając surowce do wykonania betonowej nawierzchni lotniskowej należy wybierać taki materiał, który jest odporny na warunki atmosferyczne panujące na danym obszarze, liczbę przewidywanych operacji lotniczych w zakładanym okresie użytkowania (nośność) oraz stosowane środki chemiczne towarzyszące ruchowi lotniczemu. Samo kierowanie się nośnością i trwałością atmosferyczną nawierzchni jest niewystarczające. Eliminacja materiału, który może nawet potencjalnie zawierać różnego rodzaju słabe, porowate i wysoko nasiąkliwe (wysokiej nasiąkliwości) oraz zwiertzałe okruchy skalne o różnych rozmiarach, głównie pochodzące ze skał osadowych i węglanowych jest kluczowym, typowym i stosowanym w praktyce sposobem zapobiegania uszkodzeń i zwiększania bezpieczeństwa użytkowników nawierzchni.

Prawidłowy dobór kruszywa należał do obowiązków pozwanej.

Z przedstawionego w sprawie materiału dowodowego, w szczególności z opinii biegłego wynika, iż pozwana nie dochowała należytej staranności przy sporządzeniu mieszanki betonowej użytej przy pracach związanych z wykonaniem nawierzchni pasa startowego lotniska. W mieszance tej pozwana zastosowała bowiem kruszywo żwirowe, które z uwagi na zawartość frakcji lekkich (margli) nie było właściwym i zalecanym zgodnie ze sztuką budowlaną kruszywem do użycia przy budowie nawierzchni lotniskowych. Zawartość margla w użytym kruszywie spowodowało występowanie odprysków w płycie lotniska, co z kolei uczyniło pas startowy niezdatnym do użytku.

Pozwana wskazała, że postępowała zgodnie wszystkimi zasadami i obowiązującymi normami. W ocenie pozwanej, żadne informacje techniczne, którymi dysponowała na podstawie przeprowadzonych badań kontrolnych i certyfikatów technicznych zastosowanych materiałów nie sygnalizowały możliwości powstania niepożądanych parametrów. Nie sposób jednak zgodzić się z powyższym.

Mimo, iż dokumentacja projektowa istotnie nie zawierała informacji, które wykluczałyby użycie w mieszance kruszywa żwirowego oraz obecności w nim frakcji lekkich, w ocenie Sądu decyzja o zastosowaniu takiego tworzywa była niezgodna ze sztuką budowlaną.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że pozwana zignorowała informację przekazaną jej w wiadomości mailowej z dnia 11 lutego 2011 r., w której dostawca kruszywa poinformował ją, że ze względu na parametry fizyko-chemiczne kruszywo grube-żwir 2/8 i 8/16 nie może być stosowane, w myśl normy PN-V- (...) „Lotniskowe nawierzchnie z betonu cementowego”, do budowy nawierzchni lotniskowej (warstwy jezdnej). Uwaga ta była bardzo istotna, a jak się okazało później miała znaczący wpływ na powodzenie całej inwestycji i wszelkich następstw z tym związanych.

Po drugie, mimo, iż w załączniku nr 2 do umowy podwykonawczej wskazano, że kruszywo zastosowane w nawierzchni betonowej powinno być zgodne z normą PN-EN 12620, pozwana powinna mieć na uwadze fakt, że do wykonania całej warstwy nawierzchni miała zastosowanie również norma PN-V83002, w której do wykonania nawierzchni płyty lotniska zalecane było użycie kruszywa granitowego. Podstawą takiej oceny Sądu w tym zakresie jest opinia biegłego, w której to biegły wskazał, że odnosząc się do sztuki budowlanej należało zastosować się do zaleceń zawartych w normie PN-V83002 i zaprojektować recepturę betonu nawierzchniowego z grysów granitowych odpowiadających normie PN-EN 12620. Norma PN-V83002 jest bowiem normą nadrzędną wobec normy PN#V83002 i pozwana, jako profesjonalny podmiot prowadzący działalność w zakresie wykonania nawierzchni betonowej, powinna była mieć tego świadomość.

Natomiast, zgodnie z opinią biegłego, wobec zaprojektowania receptury opartej na żwirach należało przeprowadzić wszystkie badania, nawet nieobowiązujące, aby sprawdzić czy kumulacja wszystkich siarczanów chlorków węglanów zawartych w marglu nie spowoduje destrukcji lub korozji. Pozwana takich badań nie przeprowadziła.

Po trzecie, w certyfikacie przedstawionym pozwanej przez dostawcę kruszywa żwirowego znajdowała się informacja o zawartości ziaren lekkich w kruszywie. Taka informacja, w ocenie Sądu, powinna skłonić pozwaną do zastanowienia się, czy aby na pewno do betonu o podwyższonych wymaganiach wytrzymałościowo – trwałościowych ten materiał będzie odpowiedni.

Informacja ta powinna zasygnalizować również konieczność wykonania dalszych badań specjalistycznych mających ocenić wpływ tej dodatkowej charakterystyki na trwałość i funkcjonalność betonu nawierzchniowego, na co wskazuje przedstawiona w niniejszej sprawie opinia biegłego. Pozwana nie przeprowadziła takich badań.

Dodatkowo należy wskazać, że o niekompetencji pozwanej w zakresie wyboru użytego tworzywa świadczy również metoda naprawy opracowana przez pozwaną. Biegły stwierdził, że zaproponowana przez (...) metoda prac naprawczych, wg wiedzy i stanu drogi startowej na moment pojawienia się odprysków nie była prawidłowa i nie miała uzasadnienia technicznego. Do struktury betonu wprowadzono bowiem materiał o innych właściwościach fizycznych oraz innym współczynniku rozszerzalności, co przy zmianach temperatury powoduje odmienne zmiany objętości, co powoduje utratę adhezji, przyczepności betonu i materiału naprawczego. Ponadto nie wiadomo było ile marglu znajdowało się w betonie. Nie wiadomo było więc, kiedy proces odprysków się zakończy. Biegły wskazał, że reakcje w betonie trwają około 99 lat. Działania podjęte przez pozwaną świadczą zatem o zasadniczym braku wiedzy i zrozumienia problemu stanowiącego przyczynę powstania usterki.

Powyższe świadczy także o tym, iż pozwana wykonała prace naprawcze w sposób nienależyty. Przemawia za tym również fakt niedostatecznej liczby pracowników zapewnionych przez pozwaną w celu wykonania prac. Z materiału dowodowego wynika, że w ramach podwykonawstwa zastępczego na terenie lotniska pracowało ok. 200 pracowników. Tymczasem pozwana posługiwała się około 20 pracownikami. Także użycie przez pozwaną techniki naprawczej, która nie mogła być stosowana przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych było błędem. W ocenie Sądu, brak uwzględnienia przez pozwaną pór roku i dynamiki pogodowej występującej na terenie Polski przy wyborze techniki naprawczej, świadczy o jej braku należytej staranności. Co więcej, w związku z niekompatybilnością metody naprawczej i niezdatnością użytych materiałów do wykonywania prac w niskich temperaturach, pozwana opuściła plac budowy. Pomimo wezwań powódki, prace nie zostały ukończone. Ostatecznie przedmiot umowy został wykonany w ramach podwykonawstwa zastępczego zleconego przez powódkę podmiotom trzecim.

Powódka nigdy nie dokonała odbioru prac wykonanych przez pozwaną. Zgodnie z trafnym poglądem wyrażonym przez Sąd Najwyższy w wyroku z 5 marca 1997 r. II CKN 28/97, OSNC rok 1997, Nr 6-7, poz. 90, jeżeli wykonawca zgłosił zakończenie robót budowlanych, inwestor obowiązany jest dokonać ich odbioru. W protokole z tej czynności stanowiącym pokwitowanie spełnienia świadczenia i podstawę dokonania rozliczeń stron, niezbędne jest zawarcie ustaleń poczynionych m.in. co do jakości wykonanych robót, w tym ewentualny wykaz wszystkich ujawnionych wad wraz z ewentualnymi terminami ich usunięcia lub oświadczeniem inwestora o wyborze innego uprawnienia przysługującego mu z tytułu odpowiedzialności wykonawcy za wady ujawnione przy odbiorze.

Jednakże, w niniejszej sprawie, źródłem roszczenia powódki jest umowa podwykonawcza zawarta pomiędzy stronami. Zgodnie z treścią umowy, pozwana zobowiązana była zgłosić przedmiot umowy do odbioru bezusterkowego. A zatem wykonane prace nie mogły posiadać wad, a tym bardziej wad istotnych. Pozwana nie wywiązała się z tego obowiązku w terminie, w związku z czym powódka prawidłowo naliczyła pozwanej karę umowną w maksymalnej wysokości.

Powódka wykazała także, że wielokrotnie wzywała pozwaną do usunięcia wad nawierzchni lotniska. Pozwana natomiast opuściła teren budowy, odmawiając dalszego wykonywania prac, z uwagi na niesprzyjające warunki atmosferyczne. Należy zatem stwierdzić, że pozwana nie wywiązała się z obowiązku naprawy wad w terminie, w związku z czym powódka prawidłowo naliczyła pozwanej karę umowną w maksymalnej wysokości.

Zdaniem Sądu powódka wykazała także zasadność roszczenia odszkodowawczego.

Co do zasady, odszkodowanie uzupełniające może być dochodzone przez wierzyciela jedynie wówczas, gdy stosowne postanowienie znajdzie się w umowie (art. 484 § 1 zd. 2 k.c.). Strony zawarły takie postanowienie w umowie podwykonawczej, a zatem dochodzenie odszkodowania w wysokości przenoszącej wartość naliczonych kar umownych było prawidłowe i uzasadnione.

Przesłankami odpowiedzialności odszkodowawczej w ogólności są: niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania, będące następstwem okoliczności, za które dłużnik ponosi odpowiedzialność; szkoda po stronie wierzyciela oraz związek przyczynowy między zdarzeniem w postaci niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania a szkodą. Zgodnie z przepisem art. 361 § 1 kodeksu cywilnego, zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła.

Powódka wykazała całość kosztów, jakie poniosła w konsekwencji ujawnienia się wad nawierzchni lotniska. Powódka przedstawiła w tym celu stosowną dokumentację. W szczególności powódka wykazała, że poniosła szkodę w postaci zapłaty kary umownej na rzecz inwestora, na mocy zawartego w dniu 6 grudnia 2012 r. porozumienia z Lotniskiem w M. oraz kosztów monitorowania Lotniska. Jednocześnie powódka wykazała również, że poniosła szkodę majątkową w wysokości (...) złotych, stanowiącą koszty poniesione przez powódkę z tytułu najmu maszyn budowlanych dla pozwanej wykorzystywanych w trakcie realizowanych robót na placu Lotniska oraz kosztów poniesionych przez powódkę z tytułu wykonanych prac oraz czynności niezbędnych do ich realizacji przez wykonawców zastępczych na terenie Lotniska (...), których pozwana jako podwykonawca, nie wykonał pomimo zobowiązania umownego wynikającego z umowy podwykonawczej z dnia 20 stycznia 2011 roku. Szkodą majątkową powódki są również koszty poniesione tytułem wykonawstwa zastępczego robót zrealizowanego na terenie Lotniska (...)w okresie od 1 sierpnia do 30 listopada 2012 r.

Niezależnie od powyższego powódka poniosła dodatkowe koszty związane z usuwaniem wad stwierdzonych w robotach wykonanych przez pozwaną, jak również zleceniem opracowania projektu ostatecznego usunięcia wad, zleceniem przygotowania ekspertyz, a także projektów przyszłej przebudowy drogi startowej lotniska.

Powódka wykazała w sposób dostateczny, że istnieje obiektywny związek przyczynowy między zdarzeniem w postaci niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania a szkodą. Pierwszym etapem badania istnienia adekwatnego związku przyczynowego jest stwierdzenie istnienia między badanym zachowaniem, a szkodą powiązania typu *conditio sine qua non*. Jeśli pomiędzy badanymi zdarzeniami nie istnieje nawet powiązanie typu *conditio sine qua non*, nie może występować między nimi normalny (adekwatny) związek przyczynowy (por. wyr. Sądu Najwyższego z 15 lutego 2008 r., I CSK 359/07, Legalis). W celu przeprowadzenia omawianego testu należy udzielić odpowiedzi na pytanie, czy w przypadku braku badanego zdarzenia w łańcuchu przyczynowo-skutkowym wystąpiłaby szkoda.

W ocenie Sądu powódka wykazała, że gdyby nie nienależyte i nieterminowe wykonanie umowy przez pozwaną, nie doszłoby do opóźnienia w oddaniu całej inwestycji, a projekt zostałby oddany w terminie. Nie powstałaby zatem podstawa dla naliczenia powódce przez inwestora kary umownej. Powódka wykazała także należność kwot

żądanych od pozwanej tytułem kosztów wykonawstwa zastępczego w zakresie usuwania wad nawierzchni lotniska, przedstawiając w tym zakresie stosowną dokumentację.

Zgodnie z §11 ust. 2 pkt b umowy podwykonawczej, Podwykonawca nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia i straty spowodowane niewykonaniem przez Wykonawcę zobowiązań wobec Zamawiającego, Podwykonawcy i osób trzecich, mających wpływ na realizację robót, o których mowa w § 1, chyba że powyższe spowodowane jest okolicznościami powstałymi z przyczyn leżących po stronie Podwykonawcy.

Pozwana kwestionowała dokonane przez powódkę potrącenie w całości wierzytelności pozwanej z wierzytelnością powódki z tytułu naliczonej pozwanej kary umownej oraz odszkodowania. W sprawie sporna była kwestia prawidłowości wykonania przedmiotu umowy.

Zgodnie z artykułem 498 § 1 kodeksu cywilnego, gdy dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami, każda z nich może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu są pieniądze lub rzeczy tej samej jakości oznaczone tylko co do gatunku, a obie wierzytelności są wymagalne i mogą być dochodzone przed sądem lub przed innym organem państwowym. Zgodnie z § 2 wskutek potrącenia obie wierzytelności umarzają się nawzajem do wysokości wierzytelności niższej. Potrącenia dokonuje się poprzez oświadczenie złożone drugiej stronie, a ma ono moc wsteczną od chwili, kiedy stało się możliwe, w myśl artykułu 499 kodeksu cywilnego.

Zgodnie z treścią § 1 komentowanego artykułu każdy podmiot prawa cywilnego może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności innego podmiotu, gdy spełnione są łącznie następujące 1) dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami 2) przedmiotem obu wierzytelności są pieniądze lub rzeczy tej samej jakości oznaczone tylko co do gatunku 3) obie wierzytelności są wymagalne 4) obie wierzytelności mogą być dochodzone przed sądem lub innym organem państwowym.

Przenosząc powyższe rozważania do niniejszej sprawy Sąd stwierdził, że powódka wykazała, że złożyła pozwanej w sposób skuteczny oświadczenia o potrąceniu wzajemnych wierzytelności. Wierzytelności te stanowiły wierzytelności pieniężne, były wymagalne i mogły być dochodzone przed Sądem.

O odsetkach orzeczono na podstawie art. 481 § 1 k.c., który stanowi, że jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi oraz § 2, który stanowi, że jeżeli stopa odsetek za opóźnienie nie była oznaczona, należą się odsetki ustawowe za opóźnienie w wysokości równej sumie stopy referencyjnej Narodowego Banku Polskiego i 5,5 punktów procentowych.

Sąd uznał za zasadne żądanie odsetek od dat wskazanych w pozwie i w piśmie rozszerzającym żądanie pozwu, dzielając stanowisko powoda przedstawione na uzasadnienie dochodzonych kwot.

Mając na uwadze powyższe, na podstawie powołanych przepisów, Sąd orzekł jak w punkcie 1 sentencji.

Powództwo wzajemne podlegało natomiast oddaleniu.

Powódka wzajemna dochodziła roszczenia powołując się na zawartą z (...) umowę podwykonawczą z 25 lipca 2012 r., której przedmiot stanowiło wykonanie przez (...) robót budowlanych polegających na wbudowaniu betonu B-45 w nawierzchnię placu składowego Centrum (...)w K., gdzie w charakterze inwestora występowała spółka pod firmą (...) S.A. z siedzibą w K..

Kwestia częściowego wykonania przez powódkę wzajemną robót objętych umową odwykonawczą z dnia 25 lipca 2012 r. oraz należnego powódce wzajemnej z tego tytułu wynagrodzenia była w niniejszej sprawie bezsporna. W pozostałej części powódka wzajemna nie wykazała jednak, że wykonała prace objęte umową w sposób prawidłowy oraz że prace te zostały odebrane przez pozwaną wzajemną.

W niniejszej sprawie spór oscylował ponadto wokół kwestii skuteczność potrącenia wzajemnych wierzytelności stron postępowania.

W oświadczeniach z 28 grudnia 2012 r. oraz 13 lutego 2013 r., (...) potrącił wzajemne wierzytelności stron postępowania.

Zgodnie z artykułem 498 § 1 kodeksu cywilnego, gdy dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami, każda z nich może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu są pieniądze lub rzeczy tej samej jakości oznaczone tylko co do gatunku, a obie wierzytelności są wymagalne i mogą być dochodzone przed sądem lub przed innym organem państwowym. Zgodnie z § 2 wskutek potrącenia obie wierzytelności umarzają się nawzajem do wysokości wierzytelności niższej.

Potrącenia dokonuje się poprzez oświadczenie złożone drugiej stronie, a ma ono moc wsteczną od chwili, kiedy stało się możliwe, w myśl artykułu 499 kodeksu cywilnego.

Zgodnie z treścią § 1 komentowanego artykułu każdy podmiot prawa cywilnego może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelnością innego podmiotu, gdy spełnione są łącznie następujące przesłanki: 1) dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami 2) przedmiotem obu wierzytelności są pieniądze lub rzeczy tej samej jakości oznaczone tylko co do gatunku 3) obie wierzytelności są wymagalne 4) obie wierzytelności mogą być dochodzone przed sądem lub innym organem państwowym.

Przenosząc powyższe rozważania do niniejszej sprawy, należy wskazać na wstępie, że pozwana wzajemna skutecznie doręczyła powódce wzajemnej oświadczenia o potrąceniu wzajemnych wierzytelności, co jest bezsporne. Bezspornym było również, że wierzytelność powódki wzajemnej stanowi wierzytelność pieniężną, jest wymagalna i może być dochodzona przed sądem lub innym organem państwowym.

W kwestii wierzytelności pozwanej wzajemnej Sąd wskazał, że wierzytelność ta obejmowała wierzytelności o charakterze pieniężnym z tytułu kary umownej za nieterminowe wykonanie przez (...) robót objętych umową podwykonawczą z 20 stycznia 2011 r., tytułem kary umownej za zwłokę w usunięciu przez (...) wad z tytułu nienależytego wykonania umowy podwykonawczej z 20 stycznia 2011 r., tytułem odszkodowania za szkodę jaką poniosła (...) w związku z zapłatą na rzecz inwestora kosztów monitoringu płyty Lotniska (...) oraz kosztów kar umownych, zaliczonych w konsekwencji odpowiedzialności (...) wobec inwestora za nienależyte wykonanie przez (...) robót określonych w umowie podwykonawczej, tytułem kosztów poniesionych przez E. poprzez najem maszyn budowlanych dla (...), wykorzystywanych w trakcie realizacji robót na placu Lotniska (...).

W tym miejscu należy stwierdzić, że wierzytelność pozwanej wzajemnej istniały i były wymagalne. W tym zakresie aktualne pozostają rozważania przedstawione przez Sąd powyżej.

W tej sytuacji potrącenie było dopuszczalne i pozwana wzajemna skutecznie dokonała potrącenia swojej wierzytelności w kwocie (...) zł z wierzytelnością powódki wzajemnej w kwocie (...) zł na podstawie art. 498 § 1 k.c. Wskutek tego potrącenia obie wierzytelności umorzyły się nawzajem (art. 498 § 2 k.c.).

Mając na uwadze powyższe, na podstawie powołanych przepisów, Sąd orzekł jak w punkcie 2 sentencji.

Wobec przegrania procesu w całości przez pozwanego i powoda wzajemnego, Sąd orzekł, iż ponosi on koszty procesu w całości, zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu wyrażoną w art. 98 § 1 k.p.c., pozostawiając szczegółowe wyliczenie kosztów referendarzowi sądowemu, na podstawie art. 108 § 1 zd. 2 k.p.c.

SSO Jan Wawrowski

ZARZĄDZENIE

(...)

2021-11-10 SSO Jan Wawrowski