

Sygn. akt VI ACa 1200/14

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 7 października 2015 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie VI Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący - Sędzia SA Irena Piotrowska

Sędziowie: SA Ewa Stefańska (spr.)

SO (del.) Jolanta Pyżlak

Protokolant: Izabela Nowak

po rozpoznaniu w dniu 7 października 2015 r. w Warszawie

na rozprawie sprawy z powództwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.

przeciwko (...) z siedzibą w M. w C. w USA i R. B.

o ochronę praw autorskich i zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie

z dnia 8 maja 2014 r.

sygn. akt XXV C 3552/05

oddala apelację.

Sygn. akt VI ACa 1200/14

UZASADNIENIE

Powód (...) S.A. z siedzibą w W. domagał się zakazania pozwanym (...) z siedzibą w M. (USA), R. B., D. C., D. P. U. i J. C. B. naruszania jego praw autorskich do rozwiązań technicznych projektu (...) J. (...), a także zasądzenia solidarnie od pozwanych na rzecz powoda wynagrodzenia z tytułu bezprawnego naruszenia praw autorskich w wysokości równowartości 3.000.000 USD oraz na rzecz Funduszu (...) równowartości 300.000 USD. Jako podstawę faktyczną roszczeń podał, że pozwani bezprawnie posługują się stanowiącą jego własność dokumentacją projektową samolotu (...), a także dokonali w niej bez zgody powoda wielu zmian, przede wszystkim w zakresie: kształtu bryły geometrycznej, statecznika poziomego i pionowego, układu wlotowego powietrza do silnika oraz sterów poziomych i pionowych.

Pozwani (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B. wnosili o odrzucenie pozwu, podnosząc zarzut braku jurysdykcji krajowej, ewentualnie o oddalenie powództwa, podnosząc zarzut braku legitymacji procesowej biernej. Ponadto pozwani zarzucili, że powód: nie sprecyzował przedmiotu przysługujących mu rzekomo praw autorskich, nie wykazał, aby rozwiązania techniczne projektu (...) były utworem i doszło do skutecznego przeniesienia praw autorskich na jego rzecz (z uwagi na: brak określenia dzieła w umowie i oświadczeniach; brak wskazania zakresu, w jakim A. F. (1), B. B. i M. S. (1) mieliby być jego współtwórcami; brak określenia pól eksploatacji w umowie i oświadczeniach; brak wykazania, że osoba podpisująca oświadczenia w imieniu (...) była upoważniona do reprezentacji tej spółki; fakt

złożenia oświadczenia w imieniu spółki cywilnej jednoosobowo przez M. S., pomimo, że była to czynność prawna przekraczająca zakres zwykłego zarządu), a także nie wykazał, aby pozwani naruszyli rzekome prawa autorskie powoda.

Postępowanie w stosunku do pozwanych D. C., D. P. U. i J. C. B. zostało umorzone.

Wyrokiem z dnia 8 maja 2014 r. Sąd Okręgowy w Warszawie oddalił powództwo.

Wyrok Sądu Okręgowego został wydany w oparciu o następujące ustalenia faktyczne i rozważania prawne.

(...) z siedzibą w M. (USA) jest spółką działającą w branży lotniczej, a jej prezesem w latach 2003-2009 był R. B.. W latach 1998-2000 spółka ta opracowała projekt dwusilnikowego samolotu odrzutowego (...), a następnie rozpoczęła prace nad projektem samolotu odrzutowego (...). Prace nad projektem samolotu (...) zostały rozpoczęte w 2002 r. przez R. B. oraz N. P. z konsorcjum (...), zaś w kwietniu 2003 r. rozpoczęto prace nad projektem czteroosobowego samolotu odrzutowego, podejmując zamiar wytworzenia pełnowymiarowego prototypu latającego.

W 2004 r. odbyły się spotkania R. B. i N. P. z I. S., który jako reprezentant spółki (...) zamierzał wynegocjować z Konsorcjum (...) kontrakt dotyczący wybudowania w Polsce samolotu (...), mający na celu wywiązanie się spółki (...) w T. ze zobowiązań offsetowych wobec polskiego rządu. Wówczas R. B. został poproszony przez I. S. o zmianę projektu części do samolotu (...), aby umożliwić jego ewentualną produkcję w Polsce. Nie doszło jednak do zawarcia umowy w sprawie produkcji samolotów w Polsce, toczyły się jedynie rozmowy na temat budowy części do prototypu samolotu (...).

W maju 2003 r. R. B. odwiedził Polskę w celu pozyskania podmiotów do wykonania prac na zlecenie (...) z siedzibą w M. (USA). Przedstawił wówczas projekt prototypu samolotu (...) dyrektorowi spółki (...) I. S. oraz współpracującym z nim polskim inżynierom oraz w imieniu (...) z siedzibą w M. (USA) zlecił spółce (...) wykonanie konkretnych projektów.

W tym czasie spółka (...) współpracowała ze spółką (...) oraz spółką (...), która wspierała projekt w sferze administracyjno-biznesowej. Konsorcjum spółek (...) było zainteresowane stworzeniem w Polsce jednostki produkującej samolot (...) w ramach programu offsetowego związanego z zakupem przez Polskę amerykańskich samolotów (...). W warunkach offsetu obowiązywał bowiem wymóg, aby producentem małych samolotów odrzutowych był podmiot polski. Ustalone przez spółki (...) - lecz bez udziału pozwanych - wstępne warunki przyszłej współpracy obejmowały budowę oraz certyfikację na terenie Polski 200 samolotów klasy (...). Całkowita wartość kontraktu uwzględniającego projektowanie, budowę oraz certyfikację samolotów (...) miała wynosić około 60.000.000 USD, zaś cena skonstruowania jednego samolotu miała wynosić około 230.000 USD.

I. S. zamierzał wybudować w Polsce mały samolot odrzutowy i dlatego nawiązał kontakt z R. B., którego poznał przez Internet jako inżyniera mechanika i hobbistę lotnictwa. R. B. opracował wstępną koncepcję samolotu, zaś I. S. zlecił ustnie wykonanie pewnych prac projektowych polskiemu inżynierowi A. F. (2), który polecił mu spółkę cywilną (...) do wykonania projektu estetycznego samolotu. Prace inżynierskie zrealizowane w Polsce bazowały na pracach inżynierskich wykonanych uprzednio przez (...) z siedzibą w M. (USA).

Cały samolot miał zostać wytworzony w USA przez (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B.. Części, których opracowanie zlecono w Polsce, miały zostać włączone w strukturę tego samolotu. Były to: kabina kadłuba, kontroler lotu, oprzyrządowanie lądowania, hydraulika, elektronika, silnik, systemy nawigacyjne i komunikacyjne oraz systemy kontroli lotu. Dołączona do pozwu dokumentacja techniczna obejmuje tylko prace projektowe wykonane w Polsce. W celu umożliwienia wykonania zleconych prac projektowych, (...) z siedzibą w M. (USA) przekazała spółkom (...) projekty i rysunki samolotu (...). Za wykonanie zleconych prac (...) z siedzibą w M. (USA) przekazała na rachunek bankowy spółki (...) umówioną kwotę 565.158,70 USD.

Umową z dnia 31 grudnia 2004 r. spółka (...) nabyła od polskich inżynierów A. F. (2), B. B. i M. S. (1) prawa do rozwiązań technicznych zawartych w wykonanych przez nich projektach, a następnie w dniu 4 stycznia 2005 r. przeniosła je na (...) S.A. z siedzibą w W..

W 2005 r. I. S. zażądał od (...) z siedzibą w M. (USA) przekazania dodatkowych środków finansowych na wykonanie pozostałych prac projektowych i prototypowych, co pozwana spółka uznała za próbę wyłudzenia. Wówczas I. S. odmówił dostarczenia (...) z siedzibą w M. (USA) wyników prac związanych ze skrzydłami samolotu i doszło do zerwania współpracy.

Otrzymane przez pozwaną spółkę elementy w postaci chwytów powietrza były niezgodne z dostarczoną przez nią specyfikacją techniczną, co skutkowało potrzebą skonstruowania tych części we własnym zakresie przez (...) z siedzibą w M. (USA). Pozwana spółka nie otrzymała też podwozia samolotu wraz z dokumentacją techniczną. Ze zleconych prac (...) z siedzibą w M. (USA) uzyskała tylko dwa elementy samolotu. Jednakże po szczegółowej analizie dostarczonych prac okazało się, że dokumentacja przekazana przez spółkę (...) jest niezgodna z normami i nie może być zastosowana w samolocie. Dlatego (...) z siedzibą w M. (USA) samodzielnie zaprojektowała poszczególne części samolotu, uwzględniając inne procesy produkcji oraz inne materiały.

Prace pozwanej spółki nie opierały się na rysunkach dostarczonych przez spółkę (...). Pozwana spółka zaprojektowała w szczególności: bryłę geometryczną samolotu, tylną część kadłuba, stateczniki poziomy i pionowy, podwozie, dźwigar kadłubowy oraz skrzydła. Obecny w USA podczas składania samolotu świadek R. M. widział dwa projekty samolotu o różnych bryłach geometrycznych, różniące się pod względem konstrukcyjnym. Jeden projekt był wykonany przez polskich inżynierów na zlecenie i według wytycznych (...) z siedzibą w M. (USA), a drugi - przez R. B.. Części wykonane w Polsce musiały zostać dostosowane do projektu R. B. i dlatego polska dokumentacja stała się bezużyteczna. Samolot został złożony w całości w USA, po czym rozbił się podczas lotu próbnego. Przyczyną wypadku samolotu (...) nie były jego wady, albowiem wypadek miał miejsce po ponad miesiącu lotów próbnych (był to już 25-ty lot).

Sąd Okręgowy wyjaśnił, że zakres prac wykonanych przez poszczególnych polskich inżynierów ustalił na podstawie zeznań świadków B. B., A. F. (1) i M. S. (1). Wynika z nich, że B. B. był współautorem głównego obrysu samolotu. A. F. (1) zaprojektował tylną część kadłuba, skrzydła i usterzenia, a także wykonał wywarzenia i znalazł wykonawców obliczeń na podstawie wskazówek i rysunków uzyskanych od R. B., obejmujących ogólną koncepcję, główne wymiary i rozpiętość samolotu. Natomiast M. S. (1) wykonywał w formie elektronicznej prace projektowe obejmujące konstrukcję skrzydeł i geometrię samolotu, również na podstawie ogólnych szkiców i wytycznych R. B.. Wykonana w Polsce dokumentacja została wysłana do USA, lecz R. B. jej nie uznał. Ostatnim elementem pracy polskich inżynierów miały być skrzydła samolotu, ale ponieważ doszło do konfliktu na tle finansowym, elementu tego w Polsce nie wykonano. Zdaniem polskich inżynierów w wykonanym przez nich projekcie nie było nowatorskich rozwiązań, było to raczej „rzemiosło lotnicze”. Wszystkie prace wykonali na zlecenie I. S. jako przedstawiciela spółki (...).

Sąd pierwszej instancji ustalił ponadto, że wyrokiem zaocznym z dnia 2 listopada 2009 r. Sąd Okręgowy Stanów Zjednoczonych Okręg K. w sprawie z powództwa R. B. i (...) z siedzibą w M. (USA) przeciwko B. B., A. F. (1) i M. S. (1) stwierdził, że powodowie mogą korzystać z wszelkich praw własności intelektualnej do projektu, rysunków, specyfikacji i danych samolotu (...) oraz iż stanowią one ich własność, natomiast pozwani naruszyli prawo własności intelektualnej powodów poprzez przywłaszczenie sobie tych dokumentów i przedstawienie ich jako własnych, podczas gdy nie posiadali praw autorskich do projektu samolotu (...), ani do jego elementów. Sąd ten ustalił, że powodowie ukończyli prototyp samolotu (...) w kwietniu 2006 r. na podstawie niezależnego projektu i prac inżynierskich oraz nie wykorzystali żadnych należących do pozwanych oryginalnych projektów, technologii, ani gotowych części, które nie wymagałyby znacznych przeróbek w końcowej produkcji samolotu.

Zdaniem Sądu Okręgowego powództwo w przedmiotowej sprawie nie zasługiwało na uwzględnienie.

Sąd pierwszej instancji wyjaśnił, że zgodnie z art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tekst jedn. Dz. U. z 2006 r. nr 90, poz. 631 ze zm., zwanej dalej „ustawą o prawie autorskim”)

przedmiotem prawa autorskiego jest utwór rozumiany jako każdy przejaw działalności twórczej o indywidualnym charakterze ustalony w jakiegokolwiek postaci, niezależnie od wartości, przeznaczenia i sposobu wyrażenia. Wskazał, że odwołanie się do samodzielnej twórczości oznacza cechę nowości, a zatem że to co zostało stworzone nie było uprzednio znane w takiej samej postaci oraz, że twórca wzbogacił dotychczasowy stan rzeczy nowymi elementami, charakteryzującymi się cechą oryginalności.

Z art. 1 ust. 3 ustawy o prawie autorskim zaś wynika, że utwór jest przedmiotem prawa autorskiego od chwili ustalenia, chociażby miał postać nieukończoną. Oznacza to, że chodzi tu nie tylko o utwory ostatecznie wykonane, lecz także o plany, zarysy, szkice, rysunki, modele i projekty, a zatem rezultaty poszczególnych stadiów tworzenia utworu, jeżeli już one charakteryzują się twórczością i indywidualnością. Tylko bowiem w zakresie elementów o takim charakterze powstaje na rzecz twórcy prawo wyłączne.

Sąd Okręgowy podkreślił, że przedmiotem ochrony prawa autorskiego są nie tylko utwory stworzone wysiłkiem jednego twórcy (utwory samoistne), lecz także te obejmujące wkłady twórcze większej ilości osób, a więc utwory współautorskie, utwory zbiorowe, zbiory utworów, utwory zależne i utwory z zapożyczeniami. Występujące między powyższymi kategoriami różnice dotyczą zwłaszcza dwóch kwestii: czy powstaniu danego utworu towarzyszy porozumienie między osobami wnoszącymi do dzieła swoje twórcze wkłady oraz czy wkłady te po włączeniu do dzieła niesamoistnego zachowują zdolność do samodzielnej eksploatacji. Powstanie utworu współautorskiego musi być oparte na porozumieniu między współautorami, obejmującym wolę stworzenia dzieła wspólnym wysiłkiem. Stworzenie zbioru utworów lub utworu zbiorowego nie jest oparte na porozumieniu twórców, zaś ich materiały zachowują zdolność do samodzielnej eksploatacji. Natomiast warunkiem koniecznym do stworzenia dzieła zależnego jest wykorzystanie w nim dzieła macierzystego w sposób istotny, w ten sposób, że wkłady twórcze poszczególnych osób ściśle się splatają, uniemożliwiając ich osobną eksploatację. Wyjaśnił, że w przedmiotowej sprawie rozważenia wymaga, czy i jakim utworem są projekty części samolotu wykonane przez polskich projektantów.

Sąd pierwszej instancji stwierdził ponadto, że twórcą jest osoba, która stworzyła dzieło, przy czym status twórcy może przysługiwać tylko osobie fizycznej, albowiem działalność twórczą może podejmować wyłącznie taka osoba. Wykluczone jest więc uznanie za twórcę osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej nie posiadającej osobowości prawnej. Osoba taka może stać się podmiotem prawa autorskiego tylko w sposób pochodny, poprzez nabycie tego prawa od twórcy w drodze umowy o przeniesienie praw albo w drodze dziedziczenia, przy czym przejście na inne osoby może dotyczyć tylko autorskich praw majątkowych. Przy nabyciu tych prawa ma zastosowanie zasada „nemo plus iuris in alium transferre potest quam ipse habet”. Wyjaśnił, że w przedmiotowej sprawie rozważenia wymaga skuteczność oświadczeń o przeniesieniu praw autorskich przez A. F. (1), B. B. i M. S. (1) na spółkę (...), a także skuteczność umowy o przeniesieniu praw autorskich przez spółkę (...) na (...) S.A. z siedzibą w W..

Sąd Okręgowy ustalił, że autorem koncepcji samolotu odrzutowego (...) był R. B., który wcześniej stworzył projekt dwusilnikowego samolotu odrzutowego (...). Dopiero później R. B. nawiązał współpracę z I. S., który w formie ustnej zlecił polskim inżynierom wykonanie projektu technicznego i prototypów niektórych elementów samolotu, udzielając im - pochodzących od R. B. - wskazówek i wytycznych dotyczących geometrii oraz wymiarów samolotu. Polscy inżynierowie mieli zaprojektować i wykonać: skrzydła, usterzenia pionowe i poziome, tylną część kadłuba i silnika, chwyt powietrza, podwozie główne, ster, przekładnię lądowania, a także opracować komputerową geometrię samolotu, dokumentację certyfikacyjną według norm (...), projekt rozwiązań technicznych oraz formy i łączenia wszystkich elementów samolotu. Część powyższych elementów została wykonana na podstawie polskich rysunków w zakładach (...) w M.. Zdaniem Sądu pierwszej instancji polscy inżynierowie współpracowali z (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B. jako ich podwykonawcy, wykonując dokumentację techniczną samolotu na podstawie ustnego zlecenia oraz dostarczonego projektu i koncepcji opracowanych w całości przez R. B..

Sąd pierwszej instancji ustalił również, że polscy inżynierowie nie stwierdzili, aby (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B. wykorzystywali ich rysunki do dalszych projektów lotniczych, naruszając ich prawa autorskie, co wynika z zeznań świadków R. M. i A. F. (2). Ponadto - zdaniem polskich inżynierów - w wykonanym przez nich projekcie nie było nowatorskich rozwiązań, było to raczej „rzemiosło lotnicze”. Dlatego, zdaniem Sądu Okręgowego, A. F.

(1), B. B. i M. S. (1) nie stworzyli odrębnego utworu, nie są również współtwórcami samolotu w rozumieniu art. 9 ustawy o prawie autorskim. Współtwórczość występuje bowiem tylko w sferze procesu twórczego i musi znaleźć odzwierciedlenie w osiągniętym rezultacie cechującym się indywidualnym charakterem w zakresie formy i treści. Między współtwórcami powinna zachodzić taka relacja, że każdy z nich z osobna nie doprowadziłby do stworzenia samodzielnego dzieła określonego rodzaju. Współtwórczość jest więc rozumiana jako zestrojenie wysiłku twórczego w celu osiągnięcia konkretnego wyniku wspólnej działalności twórczej. Natomiast współtwórczość nie zachodzi, gdy współpraca określonej osoby nie ma charakteru twórczego, a tylko pomocniczy, chociażby umiejętność wykonywania czynności pomocniczych wymagała wysokiego stopnia wiedzy fachowej, zręczności i inicjatywy osobistej.

Zdaniem Sądu Okręgowego współtwórczość wynikająca ze współpracy kilku osób przy tworzeniu dzieła nie może powstać niezależnie od ich woli, musi bowiem istnieć choćby domniemane porozumienie współtwórców co do stworzenia wspólnego dzieła wspólnym wysiłkiem. Tymczasem w przedmiotowej sprawie pierwotny zamiar budowy samolotu obejmował porozumienie tylko trzech spółek: (...), bez udziału (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B..

Sąd pierwszej instancji uznał, że powód nie udowodnił, aby projekty części samolotu wykonane przez polskich inżynierów były samodzielnymi utworami, a także, aby doszło do naruszenia jego praw autorskich. W szczególności powód nie wykazał, aby projekty polskich inżynierów stanowiły utwory o charakterze nowatorskim i indywidualnym, a także, aby były utworem współautorskim, a więc powstałym na skutek porozumienia autorów i zachowującym zdolność do samodzielnej eksploatacji po włączeniu ich do dzieła niesamoistnego. W ocenie Sądu Okręgowego okoliczności tych nie można było udowodnić bez odniesienia się do projektu całego samolotu, którego nie złożono do akt sprawy. Wobec niekompletności złożonej dokumentacji, Sąd pierwszej instancji oddalił wnioski powoda o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego na okoliczność ustalenia, czy projekty wykonane przez polskich inżynierów miały cechy utworu.

Ponadto Sąd Okręgowy uznał, że powód nie udowodnił, aby prace polskich inżynierów zostały kiedykolwiek zastosowane w samolocie stworzonym przez (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B. na terenie USA, w taki sposób, aby doszło do naruszenia domniemanych praw polskich twórców. Podkreślił, że z zeznań świadków nie wynika, aby pozwani wykorzystali jakiegokolwiek rozwiązania konstrukcyjne polskich inżynierów przy budowie swojego samolotu (...).

Analizując kwestię skuteczności przeniesienia przez polskich inżynierów praw autorskich majątkowych do rozwiązań technicznych projektu samolotu na (...) S.A. z siedzibą w W., Sąd Okręgowy wskazał, że zgodnie z art. 53 ustawy o prawie autorskim zawarcie umowy o przeniesienie autorskich praw majątkowych wymagało zachowania formy pisemnej pod rygorem nieważności. Wyjaśnił również, że wprawdzie zgodnie z art. 41 ust. 2 ustawy o prawie autorskim umowa o przeniesienie autorskich praw majątkowych lub umowa o korzystanie z utworu obejmuje pola eksploatacji wyraźnie w niej wymienione, to umowa taka podlega również ogólnym regułom interpretacyjnym na podstawie art. 65 § 2 k.c., co znajduje potwierdzenie w treści art. 49 ust. 1 ustawy o prawie autorskim. Powołany przepis stanowi, że jeżeli w umowie nie określono sposobu korzystania z utworu, powinien on być zgodny z charakterem i przeznaczeniem utworu oraz przyjętymi zwyczajami. Dlatego zarówno oświadczenia, jak i umowa doprowadziłyby do przeniesienia praw autorskich majątkowych, gdyby powstał utwór i prawa autorskie do niego przysługiwały polskim inżynierom (co nie miało miejsca).

Ponadto Sąd pierwszej instancji uznał, że (...) S.A. z siedzibą w W. nie mógł ponieść strat finansowych na skutek działań (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B., ponieważ nie łączyła ich żadna umowa uprawniająca powodową spółkę do produkcji przedmiotowego samolotu w Polsce.

Od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie apelację wniósł powód (...) S.A. z siedzibą w W..

Apelacją powód zaskarżył wyrok w części oddalającej powództwo, wnosząc o jego zmianę poprzez uwzględnienie powództwa w całości, ewentualnie uchylenie wyroku w zaskarżonej części i przekazanie sprawy Sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania. W apelacji powód zaskarżonemu orzeczeniu zarzucił:

1) naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 1 ust. 1 ustawy o prawie autorskim poprzez przyjęcie, że prace wykonane przez polskich inżynierów nie stanowiły utworu w rozumieniu ustawy;

2) naruszenie przepisów procedury cywilnej, tj.:

- art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny materiału dowodowego, co skutkowało błędnym przyjęciem, że:

a) pomiędzy polskimi konstruktorami oraz pozwanym istniała współtwórczość w wykonywanych przez nich czynnościach i projektach;

b) pomysłodawcą projektu był R. B.;

c) dzieła wykonane przez polskich inżynierów nie miały charakteru twórczego;

d) polscy inżynierowie byli podwykonawcami (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B.;

- art. 227 k.p.c. w zw. art. 162 k.p.c. poprzez oddalenie wniosków dowodowych powoda z pism procesowych z dnia 6 maja 2014 r. oraz dnia 7 maja 2012 r., które mają istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

Powód zgłosił wniosek o przeprowadzenie w postępowaniu apelacyjnym dowodów wskazanych w pismach procesowych z dnia 7 maja 2012 r. i z dnia 7 maja 2014 r., na okoliczności wskazane w tych pismach.

Pozwani (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B. nie zajęli stanowiska co do apelacji.

Sąd Apelacyjny zważył:

Apelacja powoda nie zasługuje na uwzględnienie.

Sąd Okręgowy dokonał prawidłowych ustaleń faktycznych i Sąd Apelacyjny przyjmuje je za własne. Również rozważania prawne Sądu pierwszej instancji są w większości prawidłowe.

W przedmiotowej sprawie powód domagał się udzielenia mu ochrony prawnej, gdyż twierdził, że pozwani naruszyli autorskie prawa majątkowe do rozwiązań technicznych projektu samolotu (...), które przysługują mu na podstawie umowy z dnia 4 stycznia 2005 r. zawartej ze spółką (...) oraz oświadczeń z dnia 30 grudnia 2004 r. złożonych przez A. F. (1), B. B. i M. S. (1). Zgodnie z treścią art. 6 k.c. oznacza to, że na powodzie spoczywał obowiązek udowodnienia następujących okoliczności: (1) że A. F. (1), B. B. i M. S. (1) stworzyli rozwiązania projektowe będące utworem w rozumieniu ustawy o prawie autorskim; (2) że oświadczenia złożone w dniu 30 grudnia 2005 r. przez A. F. (1), B. B. i M. S. (1) skutecznie przeniosły prawa autorskie majątkowe do tego utworu na spółkę (...); (3) że umowa zawarta w dniu 4 stycznia 2005 r. przez spółki (...) skutecznie przeniosła prawa autorskie majątkowe do tego utworu na powoda; (4) że pozwani (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B. naruszyli przysługujące powodowi autorskie prawa majątkowe do rozwiązań technicznych projektu samolotu (...); (5) na skutek naruszenia przysługujących powodowi autorskich praw majątkowych (...) S.A. z siedzibą w W. poniosła szkodę w wysokości dochodzonej pozwem. W ocenie Sądu Apelacyjnego Sąd pierwszej instancji słusznie przyjął, że powód żadnej z powyższych okoliczności nie udowodnił.

Nie ma racji powód zarzucając Sądowi Okręgowemu naruszenie art. 1 ust. 1 ustawy o prawie autorskim poprzez przyjęcie, że prace wykonane przez polskich inżynierów nie stanowiły utworu w rozumieniu ustawy, a także naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny materiału dowodowego, co miało skutkować błędnym przyjęciem, że dzieła wykonane przez polskich inżynierów nie miały charakteru twórczego. W toku postępowania przed Sądem pierwszej instancji powód nie udowodnił bowiem okoliczności przeciwnej.

W orzecznictwie przyjmuje się, że cechą procesu twórczego jest to, aby był on subiektywnie nowy dla samego twórcy. Innymi słowy, proces ten powinien być wynikiem samodzielnego wysiłku twórczego, brać początek w umyśle twórcy,

a rezultat działalności twórczej autora powinien być dla niego poprzednio nieznan. W takim ujęciu - jak to wynika z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 22 czerwca 2010 r. (sygn. akt IV CSK 359/09, OSNC 2011, nr 2, poz. 16) - działalność twórcza (nazywana oryginalnością) pokrywa się z nowością podmiotową. Z tej przyczyny wymaganie nowości w znaczeniu obiektywnym (nowości przedmiotowej) nie jest niezbędną cechą twórczości (por. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 25 stycznia 2006 r., sygn. akt I CK 281/05, OSNC 2006, nr 11, poz. 186 oraz z dnia 22 czerwca 2010 r., sygn. akt IV CSK 359/09).

Jednakże zauważa się, że w skrajnym ujęciu uznanie twierdzenia danej osoby o braku świadomości co do istnienia w domenie publicznej określonego wytworu, nawet zupełnie pospolitego i banalnego, za wystarczające do uznania go za chroniony prawem autorskim, wyłączałoby możliwość stosowania „zewnętrznego” w stosunku do świadomości twórcy kryterium, pozwalającego odróżnić utwór od efektu pracy umysłowej, który nim nie jest, jak i oceny, czy cechy twórcze w jakikolwiek sposób rzeczywiście się w nim manifestują. Przedmiotem ochrony prawa autorskiego jest więc tylko taki rezultat, który choćby w minimalnym zakresie odróżniał się od innych rezultatów takiego samego działania, a zatem posiadał cechę nowości. Z tego względu warunkiem uznania określonego wytworu pracy umysłowej człowieka za utwór jest również to, aby posiadał on cechę indywidualności (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 marca 2014 r., sygn. akt V CSK 202/13, Lex nr 1486990).

W judykaturze podkreśla się również, że kategoria „dzieł technicznych” jest szersza niż „dokumentacja techniczna”, rozumiana jako zespół dokumentów zawierających dane techniczne umożliwiające wyprodukowanie i eksploatację urządzeń technicznych. Dokumentacja techniczna często znajduje się „na granicy” ochrony prawno-autorskiej, ale możliwe jest w oznaczonych okolicznościach uznanie jej za przedmiot ochrony wynikającej z prawa autorskiego. Ochronie tej nie podlega samo techniczne rozwiązanie zawarte w dokumentacji, gdyż z reguły stoi temu na przeszkodzie brak cechy indywidualności, ale może ona objąć „dzieła techniczne”, jeżeli konkretna dokumentacja ma cechy wyróżniające i zawiera - uzyskane przy wykorzystaniu swobody twórczej - swoiste cechy osiągnięte dzięki indywidualnemu wkładowi pracy twórczej autora. Jednakże granice indywidualnego ukształtowania dzieła technicznego są znacznie węższe przy dokumentacji dla celów produkcyjnych (wykonania urządzenia), a szersze przy dokumentacji dla celów informacyjnych lub sporządzanej w formie instrukcji obsługi lub opisów konstrukcji i działania urządzeń (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 lutego 2014 r., sygn. akt V CSK 180/13, Lex nr 1455199).

Zdaniem Sądu Apelacyjnego w przedmiotowej sprawie powód nie udowodnił, aby dokumentacja projektowa wykonana przez A. F. (1), B. B. i M. S. (1) miała cechy nowości w znaczeniu obiektywnym (nowości przedmiotowej). Po pierwsze - dokonanie takiej oceny wymagałoby znajomości dokumentacji źródłowej otrzymanej przez polskich inżynierów od R. B., zaś powód dokumentacji tej nie przedstawił. Po drugie - z zeznań przesłuchanych w charakterze świadków A. F. (1), B. B. i M. S. (1) wynika, że wykonane przez nich projekty nie miały cechy nowości w znaczeniu obiektywnym, gdyż stanowiły rodzaj „rzemiosła lotniczego”.

Nietrafny jest również zarzut naruszenia art. 227 k.p.c. w zw. art. 162 k.p.c. poprzez oddalenie wniosków dowodowych powoda z pism procesowych z dnia 6 maja 2014 r. oraz dnia 7 maja 2012 r., które mają istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. W piśmie procesowym z dnia 7 maja 2012 r. powód zgłosił wniosek o dopuszczenie dowodu ze sporządzonej na wniosek (...) S.A. z siedzibą w W. prywatnej „Opinii na temat rozwiązań zastosowanych w samolocie (...)”, sporządzonej w językach szwedzkim i polskim przez osobę o nazwisku H. H., podającą się za fińskiego „ekonomistę związanego z przemysłem lotniczym”. W ocenie Sądu Apelacyjnego jest to dowód absolutnie nieprzydatny do dokonywania ustaleń faktycznych w przedmiotowej sprawie, jako dokument prywatny, całkowicie niewiarygodny. Osoba o niezbadanych kompetencjach wypowiedziała w nim swoje prywatne poglądy, m.in. w języku polskim, którym nie wiadomo, czy włada. Swoją analizę oparła na „otrzymanym materiale dotyczącym samolotu (...)”, który nie wiadomo co obejmował. Osoba ta bezzasadnie przyjęła również, że całość projektu samolotu wykonali polscy inżynierowie, pomijając fakt, że twórcą jego koncepcji i rozwiązań projektowych był R. B.. Dlatego Sąd Apelacyjny w postępowaniu odwoławczym również pominął powyższy dowód.

Natomiast w piśmie procesowym z dnia 6 maja 2014 r. powód zgłosił wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu lotnictwa i budowy samolotów na okoliczność: „czy rozwiązania zastosowane przez polskich

konstruktorów w samolocie (...) były rozwiązaniami nowoczesnymi i twórczymi”. Sąd Okręgowy oddalił ten wniosek dowodowy na rozprawie w dniu 8 maja 2014 r., zaś w uzasadnieniu wyroku wyjaśnił, że przyczyną oddalenia tego wniosku była niekompletność złożonej przez powoda dokumentacji projektowej. Sąd Apelacyjny podziela ten pogląd, albowiem dokonanie przez biegłego sądowego oceny efektu działań polskich inżynierów wymagałoby znajomości dokumentacji źródłowej otrzymanej przez nich od R. B.. Wobec braku tej dokumentacji w aktach sprawy, Sąd Apelacyjny w postępowaniu odwoławczym również pominął powyższy dowód. Jednocześnie należy zauważyć, że powód zgłosił powyższy wniosek dowodowy przed Sądem pierwszej instancji po dziewięciu latach trwania procesu.

Nie zasługuje na uwzględnienie także zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny materiału dowodowego, co miało skutkować błędnym przyjęciem, że: pomiędzy polskimi konstruktorami oraz pozwanym istniała współtwórczość w wykonywanych przez nich czynnościach i projektach; pomysłodawcą projektu był R. B.; polscy inżynierowie byli podwykonawcami (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B..

Zdaniem Sądu Apelacyjnego Sąd pierwszej instancji prawidłowo ocenił przedstawione przez strony, nie dopuszczając się naruszenia zasady swobodnej ich oceny. Zgodnie z utrwalonym w orzecznictwie poglądem, do naruszenia przepisu art. 233 § 1 k.p.c. mogłoby dojść tylko wówczas, gdyby skarżący wykazał uchybienie podstawowym regułom służącym ocenie wiarygodności i mocy poszczególnych dowodów, tj. regułom logicznego myślenia, zasadzie doświadczenia życiowego i właściwego kojarzenia faktów (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 2005 r., sygn. akt III CK 314/05, Lex nr 172176). Tylko w przypadku gdy brak jest logiki w wiązaniu wniosków z zebranymi dowodami lub gdy wnioskowanie sądu wykracza poza schematy logiki formalnej albo wbrew zasadom doświadczenia życiowego nie uwzględnia jednoznacznych praktycznych związków przyczynowo-skutkowych, przeprowadzona przez sąd ocena dowodów może być skutecznie podważona (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 27 lutego 2007 r., sygn. akt I ACa 1053/06, Lex nr 298433). Natomiast rozumowanie przedstawione przez Sąd Okręgowy w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku jest logiczne i zgodne z zasadami doświadczenia życiowego, zaś powód nie wykazał jakichkolwiek jego wadliwości, ograniczając się do polemiki z oceną dokonaną przez Sąd pierwszej instancji.

W ocenie Sądu odwoławczego powód wadliwie odczytał uzasadnienie zaskarżonego wyroku, skoro twierdzi, że Sąd pierwszej instancji uznał polskich inżynierów za współtwórców rozwiązań projektowych zastosowanych w samolocie (...), który został zrealizowany w USA. Brak jest również podstaw do przyjęcia, że polscy inżynierowie wykonali projekt samolotu w oderwaniu od koncepcji i wskazówek R. B., skoro sami w charakterze świadków zeznali, że wykonywali prace projektowe dotyczące niektórych części samolotu na zlecenie I. S., który przyjął zlecenie od (...) z siedzibą w M. (USA). Prace te były wykonywane na podstawie szkiców i wytycznych R. B.. Przy tym, Sąd Okręgowy był niekonsekwentny pisząc raz, że polscy inżynierowie byli podwykonawcami I. S., a innym razem, że działali jako podwykonawcy (...) z siedzibą w M. (USA). Z materiału dowodowego wynika, że byli oni podwykonawcami I. S., który działał na zlecenie (...) z siedzibą w M. (USA).

Ma również rację Sąd Okręgowy twierdząc, że - mając na uwadze zasadę „nemo plus iuris in alium transferre potest quam ipse habet” - powód nie udowodnił, aby przysługiwały mu autorskie prawa majątkowe do rozwiązań technicznych projektu samolotu (...), a także aby pozwani (...) z siedzibą w M. (USA) i R. B. naruszyli te prawa oraz, aby na skutek naruszenia tych praw powód poniósł szkodę w wysokości dochodzonej pozwem. W konsekwencji zbędne jest dokonywanie oceny skuteczności złożonych w dniu 30 grudnia 2005 r. przez A. F. (1), B. B. i M. S. (1) oświadczeń o przeniesieniu praw autorskich majątkowych do utworu na spółkę (...), a także umowy zawartej w dniu 4 stycznia 2005 r. przez spółki (...).

Podstawą orzeczenia Sądu Apelacyjnego był art. 385 k.p.c.