

UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 30 września 2019 roku w sprawie II C 195/12 z powództwa M. S. przeciwko Towarzystwu (...) Spółka Akcyjna Sąd Rejonowy dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi w punkcie pierwszym oddalił powództwo, a w punkcie drugim nie obciążył powódki obowiązkiem zwrotu na rzecz pozwanych kosztów procesu.

Powyższe orzeczenie zapadło w oparciu o następujące ustalenia i wnioski:

W dniu 18 lipca 2010 r. powódka wraz ze swoim mężem i wnukiem wylądowała na L. C. w W.. Podczas przechodzenia z samolotu do podstawionego na płycie lotniska autobusu powódka upadła i uderzyła lewą ręką o metalowy próg autobusu. Powódka na chwilę straciła przytomność. Czuli, że uszkodziła sobie rękę, skarżyła się na ból. Pasażerowie autobusu pomogli jej wsiąść do autokaru. W momencie zdarzenia padał deszcz. Zięć powódki, który przyjechał odebrać rodzinę, pomógł powódce udać się do punktu pierwszej pomocy na lotnisku. Tam stwierdzono, iż ręka jest prawdopodobnie złamana. Kończynę obandażowano i polecono udać się do szpitala.

W szpitalu rozpoznano wieloodłamowe złamanie trzonu lewej kości ramiennej. Zastosowano gips wiszący C., leki przeciwbólowe i przeciwobrzękowe doraźnie. Powódka w szpitalu przebywała od 18 do 27 lipca 2010 r. Wypisana została do domu w stanie ogólnym dobrym z zaleceniami kontroli RTG za ok. 7 dni w ambulatorium ortopedycznym, utrzymania opatrunku gipsowego przez okres 6-8 tygodni, ćwiczeń palców ręki unieruchomionej kończyny oraz przyjmowania C. 3 (...) x 1 w razie obrzęku oraz A. 1 x 1 w razie bólu. Po opuszczeniu szpitala powódkę bolała ręka.

W dniu 2 sierpnia 2010 r. powódka zgłosiła się do poradni. Wykonano badanie RTG, które ujawniło złamanie kości ramiennej na wysokości 2/3 długości trzonu z dobrym stykiem odłamów 14 września 2010 r. powódce zdjęto opatrunek gipsowy. Wykonano kolejne badanie RTG i zalecono ćwiczenia. Podczas wizyty 21 września 2010 r. ustalono, że następuje powolny postęp w usprawnianiu lewego barku i łokcia. Powódka została skierowana na zabiegi rehabilitacyjne. Po zdjęciu gipsu lewa ręka cały czas bolała powódkę.

W dniach 11-15 oraz 19-25 października 2010 r. u powódki wykonano zabiegi rehabilitacyjne w postaci stosowania pola magnetycznego.

Do chwili obecnej powódka skarży się na bóle w lewej ręce, występujące podczas zmiany pogody, noszenia różnych przedmiotów.

Obecna płyta postojowa lotniska funkcjonuje od 2007 r. Wypadek miał miejsce w północnej części terminala, który do użytku został oddany w 2008 r. albo w 2009 r. Płyta postojowa lotniska, na której miało miejsce zdarzenie, składa się z płyt o wymiarach 5 m x 5 m, wykonanych z betonu cementowego. Płyta postojowa jest dylatowana. Dylatacje pomiędzy płytami mają szerokość 1 cm i są wypełnione odpowiednim kordem, aby nie penetrowała ich woda i aby nie gromadziły się tam zanieczyszczenia. Szczeliny pomiędzy płytami wypełnione są masą bitumiczną i tworzą razem z płytami jednolitą powierzchnię. Nawierzchnia nie jest spękana, nie ma żadnych ubytków. Na płytach postojowych lotniska są ścieki liniowe odprowadzające wodę z płyty lotniska.

Betonowa nawierzchnia jest nawierzchnią zatartą na ostro z powierzchniowym płytkim radełkowaniem, co powoduje, iż jest szorstka i całkowicie pozbawiona zjawiska gładkości i niekontrolowanego poślizgu. Zmiany warunków poruszania się po takiej nawierzchni w czasie opadów o wydajności 0,5 - 4 mm/min. i powyżej nie powodują nadmiernego poślizgu. Walory zewnętrzne tego typu nawierzchni pozwalają na całkowity kontakt ogumienia czy podeszwy buta z podłożem. Porowatość i chropowatość powierzchni nie może spowodować śliskości. W przypadku poruszania się osoby po powierzchni betonowej nie gładkiej nie może wystąpić zjawisko akwaplaningu (powstania izolacji z warstwy wody pomiędzy nawierzchnią a podeszwą buta), gdyż woda zdąży rozpląnąć się pod podeszwą buta i istnieje nieprzerwany kontakt podeszwy z nawierzchnią. W miejscu, w którym doszło do zdarzenia w wyniku opadów

deszczu nawierzchnia płyty lotniska nie mogła być śliska w takim stopniu, aby stało się to przyczyną upadku powódki. Sposób wykończenia nawierzchni gwarantuje brak śliskości.

W razie ulewnych opadów deszczu lotnisko jest czasowo zamykane z uwagi na fakt, że nie są spełniane parametry szorstkości na drodze startowej. Trwa to kilkanaście minut, do momentu, kiedy te warunki nie ulegną poprawie. W tym czasie samoloty nie uzyskują zgody na lądowanie. Dopiero, kiedy sytuacja wraca do normy samoloty uzyskują zgodę na lądowanie.

Obowiązek skontrolowania stanu płyty lotniska pod kątem czystości nawierzchni i jej bezpieczeństwa dla samolotu i pasażerów należy przede wszystkim do koordynatora obsługi ruchu lotniczego naziemnego. Jego zadaniem jest również wprowadzenie samolotu na stanowisko

Transportem pasażerów z samolotu do terminala lotniska zajmuje się firma zewnętrzna w stosunku do Przedsiębiorstwa Państwowego (...) - agent obsługi naziemnej. To ten podmiot odpowiada za standard obsługi pasażera w drodze do terminala.

Na stanowisko wyposażone w rękaw lotniczy samolot jest kierowany wówczas, gdy ma miejsce kierunkowa rotacja samolotów, tzn. przylot i odlot w tym samym kierunku. W dalszej kolejności jest brane pod uwagę to, aby to stanowisko było odpowiednie do wielkości samolotu, brane są też pod uwagę wymagania linii lotniczych, wymogi bezpieczeństwa portu lotniczego, oczekiwany booking pasażerów na przylot i odlot samolotu oraz sprawny pomocniczy zespół napędowy rozruchu silnika samolotu. Powoduje to, że samolot musi mieć dodatkową zgodę dyżurnego operacyjnego portu lotniczego na postawienie na stanowisku postojowym wyposażonym w rękaw. Deszcz nie jest przesłanką do postawienia samolotu na stanowisku postojowym wyposażonym w rękaw. Planowanie, które stanowisko zostanie przydzielone dla którego samolotu w pierwszej kolejności jest wykonywane około jedną dobę wcześniej, ale może ulegać zmianie podczas bieżącego ruchu. Taka zmiana może być spowodowana na przykład opóźnieniami.

Latem 2010 r. w ciągu jednej doby odbywało się około 350 operacji przylotów i odlotów, samolot powódki po trzech godzinach od wylądowania odlatywał do A.. Nie było zatem możliwości, aby ten samolot ad hoc został skierowany na stanowisko z rękawem.

W wyniku upadku w dniu 18 lipca 2010 r. powódka doznała wieloodłamowego złamania trzonu kości ramiennej lewej. W związku z przebyłym wypadkiem powódka doznała trwałego uszczerbku na zdrowiu w wysokości 7%. Cierpienia fizyczne spowodowane wypadkiem były dość znaczne w okresie pierwszego miesiąca po zdarzeniu i wynikały z bólu towarzyszącego złamaniu, niedogodności unieruchomienia gipsowego. W czasie kolejnego miesiąca dyskomfort związany był z uciążliwością unieruchomienia gipsowego. Po zdjęciu unieruchomienia, cierpienia fizyczne M. S. stopniowo zmniejszały się. W chwili obecnej powódka odczuwa ból w okolicy przebitego złamania na zmianę pogody, przy dźwiganiu przedmiotów o ciężarze powyżej 2 - 3 kg. Rokowanie na przyszłość co do stanu zdrowia powódki jest dobre. Złamanie zrosło się, nie powodując istotnych ograniczeń ruchomości w stawie ramieniowym i łokciowym lewej kończyny górnej, poza ograniczeniem ruchu rotacji wewnętrznej stawu ramiennego utrudniającym wykonywanie niektórych czynności higienicznych, np. mycia pleców. U powódki występują zmiany wsteczne (zwyrodnieniowe) w tkankach miękkich okołobarkowych związane z przebyłym urazem ramienia. Występuje ponadto tkliwość uciskowa na poziomie szczeliny złamania. Złamanie nie skutkowało wystąpieniem powikłań.

Pismem z dnia 8 sierpnia 2011 r. pozwane Towarzystwo (...), potwierdziło wpłynięcie roszczeń odszkodowawczych powódki z tytułu szkody z dnia 18 lipca 2010 r. Pismem z dnia 13 października 2011 r. pozwane Towarzystwo (...) odmówiło wypłaty odszkodowania. Pismem z dnia 15 listopada 2011 r. powódka zwróciła się do pozwanego Towarzystwa (...) o przesłanie propozycji ugody, w terminie tygodniowym, pod rygorem wystąpienia na drogę sądową z żądaniem wypłaty odpowiedniego odszkodowania.

W dacie wystąpienia zdarzenia Przedsiębiorstwo Państwowe (...) objęte było ochroną ubezpieczeniową w zakresie odpowiedzialności cywilnej udzielaną przez konsorcjum koasekuracyjne Towarzystwa (...) "W." S.A. oraz (...) S.A. Zakresem ubezpieczenia objęta była odpowiedzialność cywilna (deliktowa i kontraktowa) za szkody osobowe i

rzeczowe, którą w myśl przepisów prawa ubezpieczający ponosi w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej i posiadania mienia wykorzystywanego w tej działalności. Jako przedmiot działalności wskazano posiadanie, administrowanie, użytkowanie i/lub wynajmowanie mienia oraz prowadzenie działalności przez Przedsiębiorstwo Państwowe (...) z wyłączeniem działalności zarządzającego portem lotniczym.

Powyższy stan faktyczny Sąd pierwszej instancji ustalił w oparciu o materiał dowodowy znajdujący się w aktach sprawy. tj. przesłuchanie powódki, zeznania świadków oraz dokumenty, których prawdziwość i treść nie budziły wątpliwości o żadną ze stron ich nie kwestionowała, a nadto opinie biegłych.

W oparciu o tak ustalony stan faktyczny Sąd pierwszej instancji uznał, iż powództwo podlegało oddaleniu.

W ocenie Sądu Rejonowego rozpoznającego niniejszą sprawę Przedsiębiorstwo Państwowe (...) w W. nie może być uznane za przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, a zatem nie ponosi ono, a w konsekwencji również pozwane Towarzystwo (...), odpowiedzialności z art. 435 k.c.

Stosownie do art. 435 § 1 k.c. prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.

Zgodnie z definicją w art. 55¹ k.c., przedsiębiorstwo jest zespołem składników materialnych i niematerialnych przeznaczonych do realizacji określonych zadań gospodarczych. Za szkodę wyrządzoną ruchem przedsiębiorstwa odpowiedzialny jest podmiot, który prowadzi je w chwili wystąpienia zdarzenia szkodzącego (A. Śmieja, [w:] A. Olejniczak red... System Prawa Prywatnego, t. 6, 2014, s. 584 - 585).

Ruch przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisu art. 435 § 1 k.c. to każdy przejaw działalności takiego przedsiębiorstwa, wynikający z określonej struktury organizacyjnej i funkcji usługowo-produkcyjnej przedsiębiorstwa (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 13 grudnia 2001 r., IV CKN 1563/00, nie publ.). Pojęcie ruchu przedsiębiorstwa obejmuje także funkcjonowanie wszelkich urządzeń należących do tak pojmowanego przedsiębiorstwa (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 lutego 1976 r., IV CR 2/76, L.).

Sąd Rejonowy zgodził się z linią orzecniczą Sądu Najwyższego, zgodnie z którą w art. 435 § 1 k.c. nie chodzi o przedsiębiorstwo, które jedynie wykorzystuje do realizacji części zadań ruch urządzeń wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody, lecz o takie przedsiębiorstwo, które jako całość wprawiane jest w ruch za pomocą sił przyrody, tak by jego istnienie i praca uzależniona była od wykorzystania sił przyrody, bez użycia których nie osiągnęłoby celu, do jakiego zostało utworzone (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 1962 r., I CR. 463/62, OSPiKA 1964, nr 4, poz. 88; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 października 2008 r. II CSK 232/08, L.).

Sąd pierwszej instancji podkreślił, że w czasie oceny, czy podmiot prowadzący przedsiębiorstwo ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą na podstawie art. 435 § 1 k.c., należy uwzględnić trzy kwestie: stopień zagrożenia ze strony urządzeń, stopień komplikacji przy przetwarzaniu energii elementarnej na pracę oraz ogólny poziom techniki (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 lipca 1977 r., IV CR 217/77, OSNCP 1978, nr 4, poz. 73). Tam zaś, gdzie nie chodzi o uruchomienie dużych mocy elementarnych, nie można mówić o szczególnym niebezpieczeństwie, które leżało u podstaw wprowadzenia odpowiedzialności na zasadzie ryzyka (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 sierpnia 1987 r., II CR 222/87, OSPiKA 1988, nr 7 - 8, poz. 174).

Sąd Rejonowy zgodził się z tezą Sądu Apelacyjnego w Łodzi, iż „treść art. 435 § k.c. odnosi się do przedsiębiorstwa (zakładu) „wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody, a nie jedynie zakładu używającego urządzeń wykorzystujących siły” (wyrok z dnia 3 lipca 2013 r., w sprawie II APa 15/13, L.). W porcie lotniczym niewątpliwie wykorzystywane są siły przyrody. Za ich pomocą poruszane są samochody i różnego rodzaju pojazdy. (...) elektryczna pozwala na oświetlenie portu, zapewnia możliwość korzystania z różnego rodzaju sprzętu, np. do kontroli pasażerów i bagażu, do transportu bagażu, komputerów do pracy biurowej, do obsługi pasażerów, kamer ochrony, telefonów i wielu innych.

Tym samym zarządzający używa jedynie poszczególnych maszyn napędzanych siłami przyrody. Oczywistym jest przy tym, że samo wykorzystywanie, np. energii elektrycznej nie wystarcza do zastosowania art. 435 k.c., bowiem obecnie wykorzystywanie energii elektrycznej jest dość powszechne i praktycznie każde przedsiębiorstwo mogłoby być uznane za uprawiane w ruch siłami przyrody. Zapotrzebowanie portu na energię elektryczną jest duże, jednakże tak samo jest w przypadku supermarketów, których nie sposób uznać za przedsiębiorstwa uprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (A. Śmieja, [w:] A. Olejniczak red., System Prawa Prywatnego, t. 6 2014, s. 560).

W kwestii rozważań co do przedmiotu działalności pozwanego portu lotniczego Sąd pierwszej instancji odwołał się do treści art. 4 ust. 1 obowiązującej w dacie wystąpienia szkody ustawy z dnia 23 października 1987 r. o Przedsiębiorstwie Państwowym (...) (Dz.U. Nr 33, poz. 185). Stosownie do tego przepisu przedmiot działalności tego przedsiębiorstwa to:

- 1) budowa, modernizacja i eksploatacja lotnisk komunikacyjnych oraz lotniczych urządzeń naziemnych,
- 2) budowa, rozbudowa i utrzymanie dworców lotniczych i innych obiektów zaplecza portowego,
- 3) świadczenie usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i parkowaniem statków powietrznych na rzecz krajowych i zagranicznych przewoźników oraz innych osób) eksploatujących statki powietrzne,
- 4) świadczenie usług na rzecz pasażerów linii lotniczych oraz innych usług, a w szczególności usług reklamowych, prowadzenie sklepów wolnocłowych oraz wynajem pomieszczeń przedstawicielstwom obcych przewoźników,
- 5) świadczenie usług związanych z przewozami ładunków przez przewoźników powietrznych,
- 6) świadczenie usług w zakresie serwisu technicznego dla statków powietrznych.

Jedynymi urządzeniami na lotnisku, których stopień skomplikowania technicznego jest znaczny, które wymagają przetworzenia dużych pokładów energii, są samoloty. Zarządzający nie jest jednak posiadaczem samoistnym ani zależnym samolotów. Są one własnością przewoźnika, a tym samym nie można ich uznać za składnik przedsiębiorstwa zarządzającego. Na tą kwestię słusznie zwrócił uwagę Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku ; dni a 18 maja 2017 r. (VI ACa 916/15, L.). Czym innym jest podmiot będący przewoźnikiem lotniczym, a czym innym zarządca infrastruktury transportowej. Samoloty można zaliczyć w skład przedsiębiorstwa, ale tylko przewoźnika lotniczego. Co więcej, należy podkreślić, że zarządzający portem lotniczym nie może prowadzić działalności w zakresie przewozu lotniczego, o czym wprost stanowi art. 174 ust. 3 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 130, poz. 1112 ze zm.)

W ocenie Sądu Rejonowego nie budzi wątpliwości, że samoloty operujące na danym lotnisku stwarzają nadzwyczajne niebezpieczeństwo i uprawiane są w ruch za pomocą energii elektrycznej, stanowią jednakże element składowy zupełnie innych przedsiębiorstw - przewoźników lotniczych - którzy jedynie korzystają z usług zarządzającego lotniskiem. Lotnisko cywilne ma z kolei za zadanie organizację startów i lądowań samolotów, a nie samą czynność wprowadzania samolotów w ruch. W przypadku portu lotniczego wykorzystanie sił przyrody nie przekracza normalnej miary, jaka wynika z aktualnego poziomu techniki, a wykorzystanie sił przyrody służy jedynie ułatwieniu funkcjonowania portu. Korzystanie z sił przyrody służy w tym przypadku jedynie ułatwieniu funkcjonowania portu lotniczego, a nie decyduje w ogóle o możliwości korzystania z niego.

Sąd pierwszej instancji wskazał, że w orzecznictwie można spotkać się z poglądem, iż port lotniczy jest przedsiębiorstwem, o którym mowa w art. 435 k.c. (wyrok Sądu Najwyższego i dnia 12 grudnia 2008 r., II CSK 367/08, L.; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 stycznia 2014 r., II CSK 187/13, OSNC - Zb. dodatkowy 2015 nr B, poz. 24; wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 29 lipca 2014 r., VI ACa 1849/13, L.). Podsumowując jednak powyższe rozważania Sąd Rejonowy stanął na stanowisku, iż cywilny port lotniczy nie jest przedsiębiorstwem uprawianym w ruch za pomocą sił przyrody w rozumieniu art. 435 k.c. (tak również Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 7 marca 2014 r., VI ACA 1047/13, L.; Sąd Apelacyjny w Łodzi w wyroku z dnia 9 listopada 2015 r., I ACa 605/15, niepubl. oraz Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 18 maja 2017 r., VI ACa 916/15, L.). Z tych też względów w

ocenie Sądu a quo nie zachodził adekwatny związek przyczynowy pomiędzy szkodą, jakiej doznała powódka, a ruchem przedsiębiorstwa, a tym samym nie zachodziła przesłanka do przyjęcia odpowiedzialności odszkodowawczej strony pozwanej wobec powódki z art. 435 k.c.

Sąd Rejonowy uznał, że w niniejszej sprawie nie może być również mowy o odpowiedzialności strony pozwanej na zasadzie winy (art. 415 k.c.).

Płyta postojowa lotniska, na której miało miejsce zdarzenie, skład i się płyt wykonanych z betonu cementowego. Nawierzchnia nie jest spękana, nie ma żadnych ubytków. Zatarta jest na ostro z powierzchniowym płytkim radełkowaniem, co powoduje, iż jest szorstka i całkowicie pozbawiona zjawiska gładkości i niekontrolowanego poślizgu. Poza tym, na płytach postojowych lotniska są ścieki liniowe odprowadzające wodę z płyty lotniska. Jak zostało ustalone w toku postępowania walory zewnętrzne tego typu nawierzchni pozwalają na całkowity kontakt ogumienia czy podeszwy buta z podłożem. Porowatość i chropowatość powierzchni nie może spowodować śliskości. W przypadku poruszania się osoby po powierzchni betonowej nie gładkiej nie może wystąpić zjawisko akwaplaningu (powstania izolacji z warstwy wody pomiędzy nawierzchnią a podeszwą buta), gdyż woda zdąży rozpląnąć się pod podeszwą buta i istnieje nieprzerwany kontakt podeszwy z nawierzchnią. W miejscu, w którym doszło do zdarzenia, w wyniku opadów deszczu nawierzchnia płyty lotniska nie mogła być śliska w takim stopniu, aby stało się to przyczyną upadku powódki. Sposób wykończenia nawierzchni gwarantuje brak śliskości. Powyższe pozwala przyjąć, że płyta postojowa lotniska była w stanie zapobiegającym poślizgnięciu się na jej nawierzchni.

Według Sądu pierwszej instancji, wbrew twierdzeniu powódki deszcz (nawet mocny) nie jest przesłanką do postawienia samolotu na stanowisku postojowym wyposażonym w rękaw lotniczy. Na takie stanowisko samolot jest kierowany przy kierunkowej rotacji, a w dalszej kolejności jest brane pod uwagę, aby stanowisko było odpowiednie do wielkości samolotu. Ponadto uwzględnia się wymagania linii lotniczych, wymogi bezpieczeństwa portu lotniczego, oczekiwany booking pasażerów na przylot i odlot samolotu oraz sprawny pomocniczy zespół napędowy rozruchu silnika samolotu.

Nie można zatem Przedsiębiorstwu Państwowemu (...) postawić zarzutu naruszenia reguł powinnego zachowania. W ocenie Sądu pierwszej instancji wyłączona jest w związku z powyższym odpowiedzialność strony pozwanej także z art. 415 k.c.

Zdaniem Sądu Rejonowego, nie za istniały również żadne podstawy do przyjęcia odpowiedzialności strony pozwanej na podstawie art. 435 § 1 zd. 2 k.c. Przesłanką odpowiedzialności na podstawie tego przepisu jest m. in. zaistnienie związku przyczynowego pomiędzy ruchem mechanicznego środka komunikacyjnego a szkodą. Słusznie Sąd Najwyższy zwrócił uwagę, że odpowiedzialność na zasadzie ryzyka (art. 436 w zw. z art. 435 k.c.) nie może iść tak daleko, aby można było ją wiązać z każdym ruchem pojazdu mechanicznego przy pominięciu przyczynowości w rozumieniu art. 361 k.c. (wyrok z dnia 28 grudnia 1981 r., IV CR 465/81, OSNCP 1982, Nr 5-6, poz. I 8). Strona powodowa nie udowodniła, w jaki sposób ruch autobusu na lotnisku miał doprowadzić do wystąpienia szkody u powódki. Na marginesie, w ocenie Sądu Rejonowego tak jak w przypadku u samolotów, tak w przypadku autobusów transportujących pasażerów z samolotu do terminala lotniska Przedsiębiorstwo Państwowe (...) nie jest ich posiadaczem samoistnym ani zależnym, a za standard obsługi pasażera w drodze do terminala odpowiada agent obsługi naziemnej.

Co do kosztów procesu Sąd pierwszej instancji uznał, że ze względu na fakt, iż powódka przegrała sprawę w całości, zatem winna zwrócić pozwanym koszty procesu (art. 98 k.p.c.). Sąd Rejonowy podkreślił jednak do art. 102 k.p.c. w wypadkach szczególnie uzasadnionych sąd może zasądzić od strony przegrywającej tylko część kosztów albo nie obciążać jej w ogóle kosztami. W rozważanej sprawie za zastosowaniem zasady wyrażonej w art. 102 k.p.c. przemawiało to, że powódka mogła mieć przekonanie o słuszności swojego żądania, co wynikało z rozbieżności w orzecznictwie na temat możliwości zakwalifikowania portu lotniczego jako przedsiębiorstwa, o którym mowa w art. 435 k.c. i tym samym przyjęcia odpowiedzialności odszkodowawczej strony pozwanej wobec powódki z art. 435 k.c.

Apelację od powyższego wyroku wniosła powódka, zaskarżając wyrok Sądu Rejonowego dla Łodzi-Śródmieścia w Łodzi z dnia 30.09.2019 r. w całości.

Powyższemu wyrokowi zarzuciła naruszenie art. 435 § 1 k.c. przez jego błędną wykładnię, polegającą na przyjęciu, że warunkiem koniecznym uznania przedsiębiorstwa za wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody jest to, by elementami przedsiębiorstwa były urządzenia techniczne, umożliwiające korzystanie z sił przyrody, nie jest zaś wystarczające, aby jego istnienie i praca w danym czasie i miejscu były uzależnione od wykorzystania sił przyrody i które bez użycia tych sił nie osiągnęłyby celu, dla jakiego zostały utworzone bez względu na to, czy konkretne urządzenia poruszane siłami przyrody stanowią jego składniki.

Ewentualnie powódka zarzuciła:

- naruszenie art. 436 § 1 zd. 2 w zw. z art. 336 k.c. przez ich niezastosowanie, polegające na pominięciu, że w sytuacji gdy podmiot zewnętrzny, który oddaje pojazd mechaniczny w celu obsługi naziemnej pasażerów portu lotniczego, to zarządzający portem staje się posiadaczem zależnym pojazdu i odpowiada za s. spowodowaną jego ruchem.

- niewyjaśnienia wszystkich okoliczności faktycznych istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy wskutek naruszenia przepisów postępowania, które mogło mieć wpływ na wynik sprawy, a mianowicie art. 233 § 1 k.p.c. przez pominięcie fragmentu zeznań powódki - protokół rozprawy z dnia 18 kwietnia 2019 r. - z którego wynika zaniedbanie personelu (...), polegające na podstawieniu autobusu dla pasażerów w odległości ok. 200 metrów od samolotu i poleceniu im przemieszczania się w czasie ulewnego deszczu po płycie lotniska, co mogłoby uzasadniać odpowiedzialność portu na podstawie art. 415 w zw. z art. 430 k.c.

W związku z powyższym wniosła o zmianę zaskarżonego wyroku przez zasądzenie od pozwanych in solidum kwoty 30 000 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia wniesienia powództwa do dnia zapłaty oraz o zasądzenie od nich in solidum na rzecz powódki zwrotu kosztów procesu za obie instancje.

W odpowiedzi na apelację pozwane Towarzystwo (...) S.A. wniosło o jej oddalenie i zasądzenie od powódki na swoją rzecz kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych.

Z kolei pozwane Przedsiębiorstwo Państwowego (...) wniosło o odrzucenie apelacji powódki z uwagi na niewniesienie apelacji w terminie, a w razie nieuznania wniosku o odrzucenie apelacji wniosło o oddalenie apelacji powódki w całości, zasądzenie od powódki na rzecz swoją rzecz kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego przed Sądem II instancji, według norm przepisanych, wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia prawomocności wyroku do dnia zapłaty.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja jest zasadna i jako taka skutkuje zmianą zaskarżonego orzeczenia na podstawie art. 386 § 1 k.p.c.

W pierwszej kolejności należy jednak odnieść się do wniosku pozwanego Przedsiębiorstwa Państwowego (...) w W. podniesionego w odpowiedzi na apelację co do jej odrzucenia. Wbrew stanowisku pozwanego apelacja powódki została wniesiona w terminie – odpis wyroku z uzasadnieniem został bowiem doręczony pełnomocnikowi powódki w dniu 12 maja 2020 roku, a apelacja została wniesiona w dniu 29 maja 2020 roku, przy czym należy zauważyć, iż na mocy art. 15zżs ust. 1 pkt 1 ustawy z 02.03.2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem (...)19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r. poz. 374 ze zm.) w okresie stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii ogłoszonego z powodu (...) bieg terminów procesowych i sądowych w postępowaniach sądowych, w tym sądownoadministracyjnych nie rozpoczął się, a rozpoczęty ulegał zawieszeniu na ten okres. Powyższy przepis stracił swoją moc w dniu 16 maja 2020 roku - na mocy art. 46 pkt 20 ustawy z 14.05.2020 r. o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa (...)2 (Dz.U. z 2020 r. poz. 875 ze zm.) został uchylony. Jednakże na mocy art. 68 ust. 7 przywołanej ustawy, w/w terminy biegly dalej dopiero po upływie 7 dni od dnia jej wejścia w życie, co

oznaczało, iż ustawowy termin do wniesienia apelacji wskazany w art. 369 § 1 k.p.c. w stosunku do powódki rozpoczął swój bieg w dniu 23 maja 2020 roku, co oznaczało, iż apelację złożyła w terminie – brak było podstaw do jej odrzucenia.

Przechodząc do rozważań odnośnie złożonej apelacji należy wskazać, że zaskarżone rozstrzygnięcie zostało wydane w wyniku prawidłowo ustalonego stanu faktycznego, które to ustalenia Sąd Okręgowy podziela i przyjmuje za własne.

W związku z powyższym Sąd Okręgowy nie podzielił zarzutu skarżącej o naruszenie przez Sąd a quo art. 233 k.p.c. przez pominięcie fragmentu zeznań powódki - protokół rozprawy z dnia 18 kwietnia 2019 r. - z którego wynika zaniedbanie personelu (...), polegające na podstawieniu autobusu dla pasażerów w odległości ok. 200 metrów od samolotu i poleceniu im przemieszczania się w czasie ulewnego deszczu po płycie lotniska. Wskazanej okoliczności przeczył bowiem sporządzony przez samą powódkę, w bliższej o kilka lat bliskości od zdarzenia, szkic sytuacyjny (k. 13), gdzie wskazała, iż odległość autobusu od samolotu wynosiła 15-25 metrów i jej twierdzenia do momentu złożenia zeznań przed zamknięciem rozprawy, gdzie dopiero zmieniła swoje stanowisko nie popierając go jednakże jakimikolwiek dowodami. Zasadnie więc ten fragment zeznań został pominięty przez Sąd Rejonowy w ustaleniach faktycznych.

Za zasadny należało natomiast uznać podniesiony przez skarżącą zarzut naruszenia przez Sąd pierwszej instancji przepisów prawa materialnego tj. art. 435 § 1 k.c. i przyjęcie, że warunkiem koniecznym uznania przedsiębiorstwa za uprawiane w ruch za pomocą sił przyrody jest to, by elementami przedsiębiorstwa były urządzenia techniczne, umożliwiające korzystanie z sił przyrody. Z takim stanowiskiem Sąd Okręgowy się nie zgadza. Jak słusznie zauważył Sąd Rejonowy w orzecznictwie na tle uznania portu lotniczego za przedsiębiorstwo uprawiane w ruch za pomocą sił przyrody zarysowały się dwa odmienne poglądy. W kwestii tej Sąd Rejonowy w uzasadnieniu przytoczył szereg orzeczeń sądów apelacyjnych i Sądu Najwyższego na poparcie obu stanowisk, które obrazują rozbieżność orzecznictwa w tym zakresie. Sąd Okręgowy nie będzie więc już ponownie przedstawiał obu stanowisk, gdyż w tym zakresie dostatecznie zostały one omówione w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku. Istotne w przedmiotowej sprawie jest to, iż Sądowi Okręgowemu w realiach przedmiotowej sprawy zdecydowanie bliższy jest pogląd, który Sąd Najwyższy ujawnił w wyroku z dnia 10 października 2008 roku w sprawie II CSK 232/08 (Lex nr 497665)

W powyższym orzeczeniu Sąd Najwyższy w stanie faktycznym, w którym to pozwana na podstawie umowy czarteru korzystała ze statku jako time-czarterujący, na którym doszło do wypadku stanowiącego podstawę roszczeń odszkodowawczych wskazał, iż ocenę, czy podmiot prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo może ponosić odpowiedzialność odszkodowawczą na zasadzie ryzyka na podstawie art. 435 § 1 k.c.. należy oderwać od okoliczności konkretnego zdarzenia wywołującego szkodę, a w szczególności od kwestii posiadania statku przez pozwaną i odnieść do zakresu zadań przedsiębiorstwa pozwanej. W art. 435 § 1 k.c. nie chodzi o przedsiębiorstwo, które jedynie wykorzystuje do realizacji części zadań ruch urządzeń uprawianych w ruch za pomocą sił przyrody, lecz o takie przedsiębiorstwo, które jako całość uprawiane jest w ruch za pomocą sił przyrody. Według orzecznictwa Sądu Najwyższego, przyjęcie, że przedsiębiorstwo jest uprawiane w ruch za pomocą sił przyrody wymaga uwzględnienia znaczenia określonych technologii w działalności przedsiębiorstwa oraz oceny, czy możliwe byłoby osiągnięcie zakładanych celów produkcyjnych przedsiębiorstwa bez użycia sił przyrody (por. uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 8.12.2005 r., I UK 97/05, OSNP 2006, nr 21-22, poz. 336). Użyta siła przyrody powinna stanowić siłę napędową przedsiębiorstwa jako całości, tak by jego istnienie i praca uzależniona była od wykorzystania sił przyrody, bez użycia których nie osiągnęłoby celu, do jakiego zostało utworzone (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1.12.1962 r., I CR 460/62, OSPiKA 1964, nr 4, poz. 88).

Oceniając, czy podmiot prowadzący przedsiębiorstwo ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą na podstawie art. 435 § 1 KC, należy uwzględnić trzy kwestie: stopień zagrożenia ze strony urządzeń, stopień komplikacji przy przetwarzaniu energii elementarnej na pracę oraz ogólny poziom techniki (por. uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 12.7.1977 r., IV CR 217/77, OSNCP 1978, nr 4, poz. 73). Tam, gdzie nie chodzi o uruchomienie dużych mocy elementarnych, nie można mówić o szczególnym niebezpieczeństwie, które leżało u podstaw wprowadzenia odpowiedzialności na zasadzie ryzyka (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21.8.1987 r., II CR 222/87, OSPiKA 1988, nr 7-8, poz. 174).

Odnosząc te kryteria do realiów przedmiotowej sprawy w pierwszej kolejności przy ustalaniu zasady odpowiedzialności Państwowego Przedsiębiorstwa (...) w W. należało odejść od okoliczności konkretnego zdarzenia wywołującego szkodę i odnieść się do zakresu zadań przedsiębiorstwa pozwanej. Państwowe Przedsiębiorstwo (...) w W. zarządza L. im. F. C. w W. - największym portem lotniczym w Polsce, co jest powszechnie wiadome. Do prowadzenia lotnisk stosuje się przepisy ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze (t.j. z 2020 r., poz. 1970), która reguluje stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego, a którą stosuje się do polskiego lotnictwa cywilnego oraz, w zakresie ustalonym przez to prawo, również do obcego lotnictwa cywilnego (art. 1 ust. 1 i 2 przywołanej ustawy). Art. 68 nin. ustawy w brzmieniu obowiązującym w dniu 18 lipca 2010 roku wymienia szereg obowiązków zarządzającego lotniskami do których należy m. in. wykorzystywanie lotniska zgodnie z jego przeznaczeniem, prowadzenie eksploatacji lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników lotniska, utrzymywanie lotniska i jego elementów w stanie odpowiadającym warunkom technicznym określonym przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk cywilnych oraz szereg innych obowiązków mających na celu bezpieczną eksploatację lotniska, to jednakże nie ulega wątpliwości, iż główną i dominującą działalnością jest zapewnienie bezpieczeństwa lotów i sprawności obsługi użytkowników lotniska.

W tym celu zarządzający portem lotniczym decyduje o miejscu postoju statków powietrznych, zapewnia transport pojazdami mechanicznymi personelowi, pasażerom między statkiem powietrznym a obiektami portu lotniczego, utrzymuje i koordynuje poruszanie się po płycie lotniskowej innych środków transportu poruszanych za pomocą sił przyrody odpowiedzialnych za przewóz bagaży, paliwa czy innych pojazdów, obsługuje takie urządzenia jak windy, taśmy transportujące bagaż itp. Funkcjonowanie lotniska wymaga więc używania technologii z użyciem sił przyrody w stopniu znacznym, którymi to właśnie Przedsiębiorstwo Państwowe (...) w W. zarządza. Bez wykorzystania powyższych urządzeń niewątpliwie działalność obsługowa lotniska w dzisiejszych czasach nie byłaby możliwa, a niewątpliwie stopień zagrożenia ze strony wyżej wymienionych urządzeń, gdy pozostają one w ruchu, jest wysoki. Dla oceny działalności pozwanego nie ma przy tym znaczenia, czy część z tych urządzeń była obsługiwana przez firmy zewnętrzne, jeśli ta działalność była wpisana w zakres zadań pozwanego i była przez niego na lotnisku kierowana.

W tej sytuacji należało uznać, iż działalność pozwanego Przedsiębiorstwa Państwowego (...) w W. jest wprawiana w ruch za pomocą sił przyrody, tak więc objęta jest hipotezą normy prawnej z art. 435 § 1 k.c. Dla oceny zasady odpowiedzialności pozwanego nie ma przy tym znaczenia, że powódka uległa wypadkowi w czasie przechodzenia z samolotu do autobusu mającego ją przewieźć do obiektów portu lotniczego, podczas gdy w/w pojazdy nie pozostawały w ruchu. Ruch wskazany w art. 435 k.c. jest rozumiany szeroko, a więc nie tylko jako działanie urządzeń bezpośrednio napędzanych siłami przyrody, lecz jako ruch całokształtu przedsiębiorstwa. Dlatego też odpowiedzialność z art. 435 k.c. pojawi się także wówczas, gdy szkoda wynikła z niewłaściwego działania takich elementów struktury przedsiębiorstwa, które nie są poruszane siłami przyrody. Tak więc obowiązek naprawienia szkody na podstawie komentowanego przepisu będzie powodowała nie tylko np. katastrofa kolejowa, ale także upadek pasażera, który poślizgnął się na oblodzonym peronie. Wszystko to jest uzasadnione traktowaniem przedsiębiorstwa jako jednolitej struktury, która jako całość jest źródłem podwyższonego niebezpieczeństwa wyrządzenia szkody. Działanie poszczególnych elementów tej struktury, pomimo ich zróżnicowanego charakteru, nie powinno zatem powodować odmiennych skutków w sferze odpowiedzialności deliktowej (G. Karaszewski [w:] Kodeks cywilny. Komentarz aktualizowany, red. J. Ciszewski, P. Nazaruk, LEX/el. 2021).

Z odpowiedzialności tej pozwane przedsiębiorstwo nie mogło być zwolnione na skutek zaistnienia przesłanki egzoneracyjnej tj. siły wyższej, wyłącznej winy poszkodowanego bądź osoby trzeciej. Co prawda w toku postępowania zostało wykazane, iż nawierzchnia lotniska nie mogła być śliska w czasie deszczu, jednakże nie zostały ustalone wszelkie okoliczności dotyczące transportu pasażerów z samolotu do budynków portu lotniczego, np. w którym momencie podjęto decyzję o ich wyjściu z samolotu, kiedy zaczął padać deszcz i jaka była jego intensywność, bo z zeznań świadków wynikało, iż mógł on być gwałtowny i porywisty. Za bezpieczeństwo użytkowników lotniska odpowiada zarządzający lotniskiem – to na nimi spoczywał obowiązek wykazania, iż zapewnił bezpieczne i sprawne przejście pasażerów do autobusu. Nie ulega natomiast wątpliwości, iż w sytuacji gwałtownego i ulewnego deszczu

może dojść do potknięć pasażerów spieszących się do miejsca chroniącego ich przed ulewą. Z uwagi natomiast na wyżej wskazaną zasadę odpowiedzialności to pozwanego obciążał dowód wykazania, iż decyzja o wyjściu pasażerów z samolotu do autobusu została podjęta przy warunkach zapewniających ich bezpieczne przejście, czemu nie podołał – na tę okoliczność brak jest w sprawie materiału dowodowego.

W tej sytuacji – z uwagi na ustaloną odpowiedzialność pozwanego przedsiębiorstwa - należało uznać, iż żądanie powódki o zadośćuczynienie jest zasadne, znajduje oparcie w treści przepisów art. 445 § 1 k.c. i art. 444 § 1 k.c. Jak wynika z art. 445 § 1 k.c. w zw. z art. 444 § 1 k.c. w razie uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia poszkodowany może żądać zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę. Bezspornym jest, iż w wyniku wypadku z dnia 18 lipca 2010 roku powódka doznała uszkodzenia ciała. Przy ocenie wysokości zadośćuczynienia, którego zasądzenie nie jest obligatoryjne, należy brać pod uwagę zarówno okoliczności leżące po stronie poszkodowanego jak i sprawcy uszkodzenia ciała czy rozstroju zdrowia. Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 09.11.2007r (V CSK 245/07, Lex 369691) ustalenie wysokości zadośćuczynienia przewidzianego w art. 445 § 1 k.c. wymaga uwzględnienia wszystkich okoliczności istotnych dla określenia rozmiaru doznanej krzywdy, takich jak: wiek poszkodowanego, stopień cierpień fizycznych i psychicznych, ich intensywność i czas trwania, nieodwracalność następstw uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia (kalectwo, oszpeccenie), rodzaj wykonywanej pracy, szanse na przyszłość, poczucie nieprzydatności społecznej, bezradność życiowa oraz inne czynniki podobnej natury. W ocenie sądu priorytetowym jest naprawienie cierpień fizycznych i psychicznych doznanych przez poszkodowanego. Dopiero w sytuacji, gdy żądane zadośćuczynienia miałyby prowadzić do bezpodstawnego wzbogacenia powoda oraz pokrzywdzenia pozwanego, możliwe jest ewentualne oddalenie powództwa w odpowiedniej części. Ocena bowiem sytuacji materialnej stron procesu w szczególności strony zobowiązanej do zapłaty nie może podważać kompensacyjnej funkcji zadośćuczynienia (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30.01.2004 r., OSNC nr 2 z 205 poz. 40). Zauważyć ponadto należy, iż nie może ono być w symbolicznej wysokości jak również nie może zmierzać do nadmiernego wzbogacenia poszkodowanego (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 03.02.2000 r. w sprawie I CKN 969/98, Lex 50824). Kwestia oceny kryteriów przyznania zadośćuczynienia jak również jego wysokości została natomiast pozostawiona sędziowskiemu uznaniu (tak też Sąd Najwyższy w orzeczeniach z dnia 04.02.2008r. Biul. PK nr 4 z 2008 poz. 7, z dnia 20.04.2006r IV CSK 99/05).

W ocenie Sądu Okręgowego nie ulega wątpliwości, iż powódka doznała znacznej krzywdy na skutek wypadku komunikacyjnego z dnia 18 lipca 2010 r. Poza sporem jest okoliczność, iż w wyniku zdarzenia powódka doznała wieloodłamowego złamania trzonu lewej kości ramiennej, co skutkowało trwałym uszczerbkiem na zdrowiu w wysokości 7%. Rozmiar obrażeń był z pewnością duży i powodował istotny uszczerbek na zdrowiu powódki. Powódka odczuwała znaczne dolegliwości bólowe i była zmuszona przyjmować środki przeciwbólowe. Bezpośrednio po powrocie ze szpitala przez okres 2 miesięcy zmagiała się z uciążliwościami unieruchomienia gipsowego.

Reasumując powyższe okoliczności, a przede wszystkim skomplikowany charakter złamania, Sąd Okręgowy uznał, iż należne powódce zadośćuczynienie winno odpowiadać kwocie 20 000 zł, która to kwota winna rekompensować w całości krzywdę doznaną na skutek wypadku. Zdaniem Sądu Okręgowego wyższa kwota w okolicznościach faktycznych sprawy zmierzałaby już do bezpodstawnego wzbogacenia powódki, gdyż należy wziąć pod uwagę, iż złamanie nie skutkowało wystąpieniem powikłań, nie spowodowało istotnych ograniczeń ruchomości w stawie ramiennym i łokciowym lewej kończyny górnej, za wyjątkiem ograniczenia ruchu rotacji wewnętrznej stawu ramiennego. Biorąc pod uwagę te okoliczności żądanie powódki o zasądzenie kwoty powyżej 20 000 zł tytułem zadośćuczynienia należało oddalić.

O odsetkach za opóźnienie w spełnieniu zasądzonego świadczenia pieniężnego Sąd Okręgowy orzekł w oparciu o przepis art. 481 § 1 k.c. zgodnie z żądaniem pozwu. W niniejszej sprawie należało uznać, że okoliczności uzasadniające zgłoszone żądanie wypłaty zadośćuczynienia istniały już w postępowaniu likwidacyjnym, które było przeprowadzone przed złożeniem pozwu.

Przyjęcie odpowiedzialności pozwanego przedsiębiorstwa na zasadzie art. 435 § 1 k.c. czyniło zbędnym odniesienie się do zarzutu naruszenia art. 436 § 1 k.c. i art. 336 k.c.

Pozwane Towarzystwo (...) Spółka Akcyjna w W. ponosi w przedmiotowej sprawie odpowiedzialność jako ubezpieczyciel pozwanego Przedsiębiorstwa Państwowego (...) w W. na podstawie art. 822 k.c. i wynika ona z umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

O kosztach procesu Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 100 k.p.c. uznając, iż powódka wygrała sprawę w 2/3 i zasądzając od pozwanych Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w Ł. i Przedsiębiorstwa Państwowego (...) w W. na rzecz powódki M. S. kwotę 2 167,39 zł tytułem kosztów procesu. Na koszty poniesione przez powódkę złożyły się: opłata od pozwu w kwocie 500 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł, zaliczka na biegłego w wysokości 500 zł i wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie 2400 zł ustalone na podstawie § 6 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz. U. z 2013 r. poz. 461 oraz z 2015 r. poz. 616 i 1079). Koszty pozwanych zamykały się w wynagrodzeniu ich pełnomocników w tożsamej co u strony powodowej wysokości, przy czym sytuacji procesowej mającej miejsce w przedmiotowej sprawie do rozliczenia kosztów z pozwaną uwzględniane było jedno wynagrodzenie. W tej sytuacji łączna wysokość kosztów poniesionych przez strony zamknęła się w kwocie 6 817 zł z czego powódka winna ponieść kwotę 2 249,61 zł (33%). Jako, że powódka poniosła koszty w wysokości 4 417 zł, to pozwani winni jej zwrócić 2 167,39 zł.

Mając na względzie powyższe Sąd Okręgowy w punkcie I wyroku, na podstawie art. 386 § 1 k.p.c., zmienił zaskarżony wyrok w ten sposób że w jego punkcie pierwszym zasądził od pozwanych Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w Ł. i Przedsiębiorstwa Państwowego (...) w W. na rzecz powódki M. S. kwotę 20 000 zł wraz z odsetkami ustawowymi, określanymi od dnia 1 stycznia 2016 roku jako odsetki ustawowe za opóźnienie, od dnia 20 lutego 2012 roku do dnia zapłaty, z tym, że spełnienie tego świadczenia przez któregokolwiek z pozwanych zwalnia pozwanych z zobowiązania wobec powódki, a w punkcie drugim oddalił powództwo w pozostałej części. W punkcie 3 zmienionego wyroku zasądził od pozwanych Towarzystwa (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w Ł. i Przedsiębiorstwa Państwowego (...) w W. na rzecz powódki M. S. kwotę 2 167,39 zł tytułem kosztów procesu z tym, że spełnienie tego świadczenia przez któregokolwiek z pozwanych zwalnia pozwanych z zobowiązania wobec powódki

W punkcie II wyroku apelacja została oddalona w pozostałej części z przyczyn uzasadniających oddalenie powództwa.

O kosztach postępowania apelacyjnego Sąd Okręgowy orzekł w punkcie III na mocy art. 100 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. uznając, iż powódka wygrała apelację w 2/3. Na koszty poniesione przez powódkę złożyła się opłata od wniosku o uzasadnienie w kwocie 100 zł, częściowa opłata od apelacji w wysokości 650 zł i wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie 1800 zł ustalone na podstawie w zw. z § 10 ust. 1 pkt. 1 w zw. z § 2 pkt 5 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie. Koszty postępowania apelacyjnego pozwanych zamykały się w wynagrodzeniu ich pełnomocników w tożsamej co u strony powodowej wysokości, przy czym sytuacji procesowej mającej miejsce w przedmiotowej sprawie do rozliczenia kosztów z pozwaną uwzględniane było jedno wynagrodzenie. W tej sytuacji łączna wysokość kosztów poniesionych przez strony zamknęła się w kwocie 4 350 zł z czego powódka winna ponieść kwotę 1 435,50 zł (33%). Jako, że powódka poniosła koszty w wysokości 2 550 zł, to pozwani winni jej zwrócić 1 114,50 zł

Orzeczenie zawarte w pkt IV wyroku uzasadnia przepis art. 80 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2021 roku, poz. 2257 t. jedn.). Stosownie do tego przepisu sąd z urzędu zwraca stronie różnicę między opłatą pobraną od strony a opłatą należną. Powódka uiszczając opłatę od apelacji nadpłaciła kwotę 100 zł, winna bowiem uiścić kwotę 650 zł, gdyż opłata od wniosku o uzasadnienie podlegała zaliczeniu na poczet opłaty od apelacji. Z tych też względów orzeczono jak w sentencji pkt IV wyroku.

W punkcie V Sąd Okręgowy rozstrzygnął o poniesionych tymczasowo przez Skarb Państwa kosztach na opłatę od apelacji w kwocie 750 zł, od uiszczenia której powódka została zwolniona. Koszty te w 1/3 ich wysokości tj. w kwocie 250 zł obciążały powódkę i z tych też względów Sąd Okręgowy nakazał je pobrać z roszczenia zasądzonego w punkcie I. podpunkt 1. wyroku na podstawie art. 113 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 roku o kosztach sądowych w

sprawach cywilnych. Pozostałymi kosztami tj. kwotą 500 zł w równych częściach obciążono pozwanych na podstawie art. 113 ust. 1 przywołanej ustawy.