

Sygn. akt I ACa 288/18

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 lutego 2019 r.

Sąd Apelacyjny w Krakowie – I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	SSA Józef Wąsik (spr.)
Sędziowie:	SSA Hanna Nowicka de Poraj SSO del. Izabella Dyka
Protokolant:	sekr. sądowy Marta Matys

po rozpoznaniu w dniu 12 lutego 2019 r. w Krakowie na rozprawie

sprawy z powództwa J. P.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej

w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Krakowie

z dnia 8 listopada 2017 r. sygn. akt I C 2336/14

1. **oddala apelację;**

2. **zasądza od powoda na rzecz strony pozwanej kwotę 4.050 zł (cztery tysiące pięćdziesiąt złotych) tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.**

SSA Hanna Nowicka de Poraj SSA Józef Wąsik SSO Izabella Dyka

Sygn. akt I A Ca 288/18

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 12 grudnia 2014 roku powodowie J. P., A. P. (1) oraz A. P. (2) wnieśli o zasądzenie od strony pozwanej (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. kwoty 216.666,00 zł dla każdego z nich wraz z odsetkami ustawowymi liczonymi od dnia 15 grudnia 2011 roku do dnia zapłaty, a także zasądzenia kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Uzasadniając żądanie pozwu powodowie wskazali, iż strona

pozwana przyjęła na siebie odpowiedzialność jako ubezpieczyciel w ramach umowy ubezpieczenia aerocasco zawartej z P. P. (1), pośrednikiem prawnym powodów. Na podstawie tej polisy ochroną ubezpieczeniową objęte były szkody częściowe oraz całkowite powstałe w ubezpieczonym statku powietrznym w następstwie m.in. wypadku lotniczego powodujące szkodę objętego ochroną ubezpieczeniową podczas startu, lotu, lądowania, wodowania, lub kołowania pojazdu. Suma ubezpieczeniowa wynosiła 650.000 zł. 13 listopada 2011 roku w związku z katastrofą ubezpieczonego samolotu, pilotowanego przez ojca powodów – P. P. (1), doszło do zniszczenia statku powietrznego. Pomiędzy stronami postępowania bezsporne było to, iż szkoda ma charakter szkody całkowitej i wynosi co najmniej 855.000 zł netto. Dochodzona przez następców prawnych P. P. (1) kwota objęta żądaniem pozwu mieści się w ramach sumy ubezpieczenia. 2 stycznia 2012 roku strona pozwana odmówiła powodom wypłaty odszkodowania argumentując, iż z Ogólnych Warunków Ubezpieczenia wynika, że ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek nieprzestrzegania przez ubezpieczającego lub ubezpieczonego przepisów krajowych, wspólnotowych i międzynarodowych dotyczących zasad eksploatacji statków powietrznych oraz przewozu osób i ładunku. W ocenie strony pozwanej do wypadku ubezpieczeniowego doszło wskutek nieprzestrzegania w/w obowiązujących przepisów lotniczych. Zdaniem powodów postanowienie Ogólnych Warunków Ubezpieczenia narusza art. 827 k.c., gdyż ubezpieczyciel w daleko idący sposób rozszerzył wyłączenie swojej odpowiedzialności. W przepisie tym wskazano, iż odpowiedzialność ubezpieczyciela jest wyłączona wskutek rażącego niedbalstwa zaś strona pozwana nie powoływała się nań.

W piśmie procesowym datowanym na 30 stycznia 2015 roku powodowie A. P. (1) oraz A. P. (2) cofnęli powództwo bez zrzeczenia się roszczenia.

W odpowiedzi na pozew strona pozwana wniosła o jego oddalenie oraz zasądzenie kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego. Podniosła ona zarzut braku legitymacji czynnej powodów, gdyż ubezpieczonym i użytkownikiem statku powietrznego jest (...) S.A. w P.. Zaznaczyła, iż dochodzone roszczenie jest przedawnione albowiem szkoda została wyrządzona 13 listopada 2011 roku, zaś pozew został wniesiony 16 grudnia 2014 roku, a więc po upływie trzech lat. Strona pozwana odmawiając wypłaty odszkodowania oparła się na ustaleniach Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, z której wynika, iż przyczyną wypadku było nieprzestrzeganie przepisów lotniczych tj. Szczegółowych zasad dotyczących bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników. Strona pozwana podkreśliła przede wszystkim, iż P. P. (1) nie był należycie przygotowany do odbycia lotu, a nadto złamał przepisy lotnicze. Podniosła też, że ubezpieczający przed zawarciem umowy ubezpieczenia miał możliwość zapoznania się z jej treścią, a jeśli mu nie odpowiadały mógł zrezygnować z zawarcia umowy albo od niej odstąpić. Brak jest podstaw, aby uznać za nieważne postanowienia OWU. Strona pozwana oznajmiła, że art. 385⁽¹⁾ k.c. ma zastosowanie wyłącznie do konsumentów, a P. P. (1), występował w polisie jako przedsiębiorca, gdyż ubezpieczającym jest (...).

Wyrokiem z dnia 8 listopada 2017 roku, sygn. akt I C 2336/14 Sąd Okręgowy w Krakowie oddalił powództwo; zasądził od powoda J. P. na rzecz strony pozwanej kwotę 7.217 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego; nakazał pobrać od powoda na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w Krakowie kwotę 5.911,32 zł tytułem kosztów opinii biegłego. Podstawę takiego rozstrzygnięcia stanowił następujący stan faktyczny:

W dniu 25 lipca 2007 roku pomiędzy (...), a (...) S.A. z siedzibą w P. została zawarta umowa sprzedaży samolotu (...), na mocy której prawo własności samolotu zostało przeniesione na (...) S.A. W tym samym dniu pomiędzy tymi stronami została zawarta umowa leasingu operacyjnego, której przedmiotem był tenże samolot. Na jej podstawie samolot został oddany P. P. (1) do korzystania, z ustaleniem ponoszonych przez niego rat leasingowych. Stosownie do treści umowy ubezpieczenia lotniczego, polisa nr (...) z dnia 16 maja 2011 roku zastosowanie miały ogólne warunki ubezpieczeń lotniczych, zatwierdzone uchwałą Nr (...) Zarządu (...) S.A. z dnia 26 lipca 2007 roku., § 4 ust. 2 pkt 1 i 5 oraz ust. 3, (...) SA nie odpowiadało za szkody powstałe wskutek nieprzestrzegania przez ubezpieczającego lub ubezpieczonego przepisów krajowych, wspólnotowych i międzynarodowych dotyczących zasad eksploatacji statków powietrznych oraz przewozu osób i ładunków; wykonywania rodzajów lotów innych niż wskazane w umowie ubezpieczenia. Strona pozwana nie odpowiadała również za szkody wyrządzone umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez kapitana

statku powietrznego, pilota, członków załogi statku powietrznego, członków personelu lotniczego ubezpieczonego lub ubezpieczającego, osób którym ubezpieczony lub ubezpieczyciel powierzył kontrolę lub dozór ubezpieczonego statku powietrznego. Z odpowiedzialności ubezpieczyciela zostały wyłączone też szkody powstałe w wyniku niewłaściwej eksploatacji statku powietrznego. 2 września 2014 roku powód wystąpił do strony pozwanej o wypłatę odszkodowania w kwocie 650.000 zł z tytułu umowy ubezpieczenia aerocasco w związku z wypadkiem ubezpieczonego samolotu. Strona pozwana zwróciła się o sporządzenie operatu mającego na celu ustalenie przyczyn katastrofy. Zgodnie z przygotowanym operatem jako jej przyczynę podano nieprzestrzeganie przepisów lotniczych przez pilota, co w konsekwencji doprowadziło do próby awaryjnego lądowania w warunkach pogodowych znacznie poniżej minimum kwalifikacji pilota, prawdopodobnie przy niewystarczającej ilości paliwa i braku umiejętności pilota do wykonania lądowania według ILS, która to próba nie powiodła się i nastąpił katastrofalny wypadek. Z przedmiotowego wypadku został również sporządzony przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych Raport Końcowy nr (...), w którym ustaliła ona jego przyczyny. Według historii lotu pilot samolotowy turystyczny – P. P. (1) wykonywał na samolocie przelot według przepisów VFR po trasie W. – L. – K. – M.. Lot ten zgodnie z planem miał trwać 2h i 35 min, zaś deklarowany zapas paliwa określony w FPL wynosił 3 h i 30 min. P. P. (1) o godz. 17.48 nawiązał pierwszy radiowy kontakt radiowy z informatorem sektora(...), któremu przekazał, iż dolatuje do punktu nawigacyjnego (...), prosząc o zniżenie z kursem do lotniska K. – M.. Pilot otrzymał informację, iż z uwagi na złe warunki atmosferyczne na polskim odcinku trasy, lotnisko docelowe nie przyjmuje. P. P. (1) zwrócił się o podanie komunikatu METAR lotniska K. – P., w którym zostały mu podane następujące dane: widzialność 2500 metrów i podstawa chmur na wysokości 200 ft (ok. 60 metrów). Pilot poprosił też o METAR lotniska K. – B.. Informator podał, że występuje tam zamglenie, widzialność wynosi 3000 metrów, a podstawa chmur jest na wysokości 400 ft (ok. 122 m.). O godz. 17.57 informator(...)otrzymał komunikat z lotniska K. – P., że samolot może tam wylądować według przepisów IFR w warunkach IMC, co zostało przekazane pilotowi. Pomimo zgłoszenia w planie lotu jako lotniska zapasowego K. – B. i korzystniejszych warunków atmosferycznych do lądowania, pilot z nieznanych przyczyn wybrał jako lotnisko lądowania lotnisko K. – P.. Będąc na łączności z kontrolerem lotniska K. – B., pilot otrzymał informację, iż jest widoczny na radarze, został też ostrzeżony, że warunki podejścia są na granicy minimum, widzialność wynosi 1200 metrów, a podstawa chmur 200 ft, pomimo to P. P. (1) potwierdził gotowość dolotu do lotniska K. – P. według przepisów IFR i możliwość lądowania na (...) z wykorzystaniem ILS. Kontroler podał mu ciśnienie QNH 1034 hPa i zezwolił na zniżanie do wysokości 3200 ft. Pilot nie ustawił tego ciśnienia i kontynuował lot z nastawą ciśnienia STD 1013 hPa. Po wyprowadzeniu samolotu na kurs pasa (...), kontroler nakazał zniżanie do 3200 ft na 8 mili, co pilot potwierdził, ale nakazanych warunków zniżania nie utrzymywał. Na 5 mili kontroler polecił przejść pilotowi na łączność z wieżą lotniska K. – P., czego ten nie uczynił, wywołując tę wieżę na tej samej częstotliwości, na co kontroler zwrócił mu uwagę. P. P. (1) nawiązał łączność z wieżą K. – P., otrzymując warunki lądowania na pasie (...). Niewłaściwe ustawienie ciśnienia spowodowało, iż samolot zbliżając się do progu DS wykonywał lot powyżej nakazanej ścieżki schodzenia i prawdopodobnie nawet nie nawiązał kontaktu wzrokowego ze światłami podejścia. Kontroler TWR zauważył jego przelot nad pasem i nadał „P. jesteś za wysoko”, co pilot skwitował odpowiedzią „odejście na drugi krąg, SP 1KP”. Kontroler nakazał pilotowi wznoszenie do 4000 ft i powtórne nawiązanie kontaktu z lotniskiem K. – B.. Pilot nawiązał łączność ze zbliżaniem się, prosząc o powtórne wektorowanie. Kontroler zaproponował lot do W., gdzie panowały znacznie lepsze warunki atmosferyczne. Następnie, pilot zgłosił, iż ma kłopoty z silnikiem, aby później zgłosić sytuację w niebezpieczeństwie. Kontroler podjął próbę wyprowadzenia samolotu do progu(...), ale na skutek małej wysokości utracił z nim kontakt radarowy. Wypadek zaistniał o godz. 18.21. W wyniku zderzenia z lasem samolot został całkowicie zniszczony. Przy kadłubie pozostały tylko szczątki dźwigarów, a pozostałe elementy skrzydeł wraz ze zbiornikami paliwa zostały oderwane wcześniej na skutek kontaktu z drzewami, gdy samolot ze znaczną prędkością zagłębiał się w las. Elementy te zlokalizowane zostały kilkadziesiąt metrów przez miejscem upadku samolotu. Stan łopat śmigła wskazywał, że silnik w chwili zderzenia z lasem nie pracował, a na miejscu zdarzenia nie stwierdzono śladów pożaru ani zapachu paliwa lotniczego. P. P. (1) posiadał ważną licencję pilota samolotowego turystycznego, wydaną przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Do licencji wpisano m.in. uprawnienie do lotów nocnych VFR i uprawnienie do prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej w języku angielskim i polskim. Pilot nie posiadał uprawnienia IR(A) pozwalającego na wykonywanie lotów według przepisów IFR w warunkach IMC oraz nie miał umiejętności wykonywania lotów w nocnych trudnych warunkach atmosferycznych (NTWA). W okresie od uzyskania uprawnień do lotów nocnych w maju 2008 roku do dnia wypadku pilot nie wykonał ani jednego lotu kontrolnego z instruktorem w nocy. P. P.

(1) był badany przez lekarza orzecznika i uzyskał orzeczenie lotniczo – lekarskie bez ograniczeń, według klasy 2, z ważnością do 13 października 2013 roku. Samolot był własnością (...) S.A. w P., a jego użytkownikiem było (...)w K.. Zgodnie z danymi załadowania samolotu do lotu, jego masa dopuszczalna wynosiła 1542 kg, zaś jego łączna masa rzeczywista wynosiła 1559,5 kg. Masa samolotu dopuszczalna do startu została przekroczona o 17,5 kg. Rzeczywiste warunki atmosferyczne w rejonie planowanego lądowania K. – M. były tak złe, że zostało ono zamknięte dla operacji lotniczych, o czym pilot został poinformowany z chwilą nawiązania pierwszego kontaktu z (...). Na lotnisku K. – P. gdzie P. P. (1) zamierzał wylądować z wykorzystaniem systemu ILS, prognozowane warunki IMC były znacznie poniżej MWA pilota. Według pomiarów lotniska K. – P., w godzinach 17:58 – 18:21 tj. w czasie, gdy pilot wykonywał manewry zmierzające do lądowania, widzialność była ograniczona silnym zamgleniem i była zmienna zarówno na lotnisku, jak i w jego sąsiedztwie. W czasie operacji podejścia do lądowania wynosiła ok. 1200 metrów. Warunki te miały istotny wpływ na nieudane lądowanie. Wszystkie pomoce nawigacyjne naziemne, w które wyposażone było lotnisko K. – P., w tym elementy systemu precyzyjnego podejścia do lądowania były w dniu zdarzenia sprawne. Radiostacja korespondencyjna była sprawna, pilot utrzymywał łączność ze służbami ruchu lotniczego, nikt nie zgłaszał żadnych problemów z łącznością. Kontroler zbliżania APP lotniska K. –B. nie sygnalizował problemów z identyfikacją samolotu oraz z określeniem jego położenia. Ratowniczy nadajnik lokalizacyjny (...)zabudowany na samolocie nie posiadał pozwolenia radiowego. Pilot był , informowany przez kontrolerów o słabych warunkach atmosferycznych i otrzymał propozycję lądowania na lotnisku we W., gdzie była dużo lepsza pogoda. O 18.19 pilot poinformował o kłopotach z silnikiem i zgłosił sytuację w niebezpieczeństwie. Samolot zderzył się z wierzchołkiem lasu. Pierwszymi elementami, które odpadły od konstrukcji były lotka i końcówka prawego skrzydła, następnie końcówka lewego skrzydła wraz z lotką. Zagłębiając się w las, pokrycie skrzydeł samolotu wraz z integralnymi zbiornikami paliwa i żebrami odpadło, a przy kadłubie zostały jedynie szczątki dźwigarów. Po zderzeniu skrzydeł z konarami i pniami drzew, paliwo znajdujące się w integralnych zbiornikach zostało rozpylone w otoczeniu. Z uwagi na brak kontaktu z gorącymi częściami silnika i elementami instalacji elektrycznej nie doszło do zapłonu. Pilot pomimo wyposażenia samolotu w spadochronowy system ratowniczy CAPS nie uruchomił go pomimo, że system był zabezpieczony i gotowy do użycia. System ten został odpalony samoczynnie w czasie deformacji kadłuba w chwili zderzenia samolotu z ziemią. Pilot kontaktując się ze służbami ruchu lotniczego nie zgłaszał jakichkolwiek problemów technicznych w czasie lotu. Oględziny instalacji paliwowej samolotu wykazały, że wszystkie przewody paliwowe i odpowietrzające były drożne, a ich uszkodzenia miały charakter doraźny. Przeprowadzone na hamowni próby zespołu napędowego zdemontowanego z wraku samolotu wykazały, iż rozruch silnika na stanowisku był prawidłowy, a wyniki przeprowadzonych prób nie wykazały jakiegokolwiek usterki silnika lub jego osprzętu. Szczegółowa ekspertyza warunków meteorologicznych na trasie przelotu, ze szczególnym uwzględnieniem warunków atmosferycznych w rejonie lotniska lądowania i miejsca wypadku wykazała, że warunki pogodowe były trudne, o czym pilot był informowany, a biorąc pod uwagę jego kwalifikację, nie powinno było dojść do realizacji jego lotu. Dane zapisane w pamięci rejestratorów, oględziny miejsca upadku samolotu oraz stan wraku wykazały, że samolot zderzył się z lasem przy niepracującym silniku. Praca silnika samolotu w trakcie całego lotu aż do rozpoczęcia procedury nieudanego podejścia do lądowania nie budziła zastrzeżeń, co potwierdziły zapisy parametrów pracy silnika odczytane z pamięci wyświetlacza PFD. Pilot do momentu odejścia samolotu na drugi krąg po nieudanej próbie lądowania, nie informował o jakichkolwiek problemach z silnikiem. Wobec faktu, iż badania i ekspertyzy techniczne nie wskazały jakiegokolwiek przyczyny, z powodu której silnik mógłby przerwać pracę, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przerwa w pracy silnika spowodowana była brakiem paliwa w zbiorniku, na który przełączony był zawór sterujący jego przepływem. Znalazło to uzasadnienie faktem posiadania oświadczenia pilota zawodowego, który podczas wspólnych lotów dwukrotnie zaobserwował nieprzełączenie przez pilota zaworu odcinającego w odpowiednim czasie. Samolot pilotowany przez P. P. (1) posiadał zawór odcinający trójpołożeniowy, co wymusza okresowe przełączenie zaworu paliwowego dla równomiernego zużywania paliwa ze zbiorników lewego i prawego. Podczas wypadku zawór był uszkodzony i Komisja nie była w stanie określić, z którego zbiornika pobierane było paliwo do układu paliwowego silnika w ostatnich minutach lotu. Komisja obliczyła, że w chwili zdarzenia w zbiornikach samolotu znajdowało się 11,27 gal. (42,66 l) paliwa co było ilością wystarczającą na ok. 45 min. lotu. Jedynym powodem przerwania pracy silnika z braku paliwa mogło być wyłącznie kontynuowanie lotu z zaworem odcinającym przełączonym na zbiornik, w którym była resztką paliwa, podczas gdy w drugim zbiorniku było paliwo pozwalające na kontynuowanie lotu. Pilot posiadał wszelkie formalne uprawnienia do wykonania lotu. Był w ciągłym treningu wykonując systematyczne

loty na użytkowanym przez siebie samolocie. Przebieg lotu wykazał, iż pilot w niewystarczającym stopniu opanował znajomość urządzeń radionawigacyjnych zabudowanych na samolocie, w tym przede wszystkim obsługi wyświetlacza PFD prezentującego informacje o położeniu przestrzennym samolotu, kursie, wysokości i prędkości lotu. Brak tych umiejętności w połączeniu z brakiem uprawnień IR(A) i kwalifikacji do lotu w trudnych warunkach atmosferycznych, w tym nocnych trudnych warunkach atmosferycznych, były najbardziej istotnymi czynnikami, które doprowadziły do wypadku. P. P. (1) kontaktował się przed startem z planowanym lotniskiem K. – M. i był ostrzeżony o pogarszającym się stanie pogody w K.. Mimo to podjął decyzję o rozpoczęciu lotu mając świadomość, że lądowanie nastąpi w godzinach nocnych. Niekorzystne dla realizacji lotu były też kierunek i prędkość wiatru na trasie, co rzutowało na istotne wydłużenie czasu lotu do lotniska docelowego, a przez to zużycie paliwa. W czasie podejścia według ILS pilot nie utrzymywał nakazanych warunków lotu, co prawdopodobnie było wynikiem niewłaściwej konfiguracji pokładowego sprzętu radionawigacyjnego i braku doświadczenia pilota w lotach według przepisów IFR w warunkach IMC. Komisja podkreśliła, że pilot nie posiadał kwalifikacji ani uprawnień do tego rodzaju lotów. Po nawiązaniu łączności z lotniskiem K. – B., pilot prawdopodobnie omyłkowo przestawił ciśnienie QNH na wartość 1013 hPa, odpowiadające ciśnieniu standardowemu. Po rozpoczęciu wektorowania radarowego kontroler podał mu aktualne ciśnienie 1034 hPa, ten jednak nie poprawił nastawy wysokościomierza i kontynuował lot z nastawą 1013 hPa, widoczną cały czas na wyświetlaczu PFD. Po wydaniu przez kontrolera polecenia zniżania do wysokości 3200 ft, pilot wykonywał wykorzystując autopilota. Błędna nastawa wysokościomierza spowodowała, że samolot zniżył się, ale utrzymywał wysokość o 500 ft większą niż polecona. Po wydaniu zgody na podejście kontroler spostrzegł zbyt dużą wysokość samolotu, o czym dwukrotnie informował pilota, podając za drugim razem ponownie właściwe ciśnienie tj. 1034 hPa. Dopiero po tym pilot poprawnie nastawił wysokościomierz. Z powodu nieutrzymywania nakazanych warunków lotu i błędnego operowania pokładowymi urządzeniami radionawigacyjnymi, pilot nie nawiązał kontaktu ze światłami pasa. Samolot przeleciał nad (...) i rozpoczął procedurę nieudanego podejścia. Podczas jej realizacji P. P. (1) potwierdzał przyjęcie pewnych informacji od służby ruchu lotniczego, lecz ich nie wykonywał. W chwili nawiązania łączności z lotniskiem K. – P. w głosie i sposobie prowadzenia korespondencji przez pilota można zauważyć wyraźne oznaki zdenerwowania. W meldunkach pojawiały się błędy, których nie korygował. Wskazuje to na narastający stres utrudniający prawidłowe wykonywanie czynności niezbędnych do bezpiecznego zakończenia lotu. O godz. 18:20 kontakt radarowy i łączność radiotelefoniczna z pilotem samolotu została przerwana. Kontroler z lotniska K. – P. uruchomił akcję poszukiwawczą. Zabudowane na pokładzie samolotu urządzenia pilotażowo –nawigacyjne pozwalały na wykonywanie lotów zarówno w warunkach VMC jak i IMC. Wyposażenie samolotu umożliwiało wykonywanie podejść do lądowania w warunkach CAT 1, o ile pilot posiadałby stosowne umiejętności. P. P. (1) nie posiadał umiejętności wykonywania lotów w warunkach IMC i uprawnień IR(A), o czym nie poinformował kontrolera lotniska K. – B.. Komisji nie udało się ustalić przyczyny technicznej, z powodu której silnik mógłby przerwać pracę. Pilot w końcowej fazie lotu prawdopodobnie nie kontrolował stanu paliwa w zbiornikach samolotu. Trudne warunki atmosferyczne na końcowym odcinku trasy i w miejscu lądowania miały krytycznie niekorzystny wpływ na zaistnienie zdarzenia. Na miejscu znaleziono różne mapy i notatki, ale nie znaleziono materiałów dokumentujących nawigacyjne i meteorologiczne przygotowanie przelotu. Zgodnie z ustaleniami Komisji, przyczynami wypadku były: podjęcie decyzji o wlocie w sferę krytycznie niekorzystnych warunków atmosferycznych przez pilota nieposiadającego uprawnień i umiejętności do wykonywania lotów według przepisów IFR w warunkach IMC; nieumiejętne wykonywanie podejścia do lądowania według systemu ILS; zatrzymanie pracy silnika, prawdopodobnie z powodu kontynuacji lotu bez przełączenia zaworu sterującego paliwem na zbiornik zawierający paliwo; niewykorzystanie systemu ratowniczego CAPS. Za okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzeniu zostały uznane: nieumiejętna obsługa pokładowych urządzeń radionawigacyjnych; planowanie i wykonywanie lotu bez uwzględnienia niekorzystnych warunków atmosferycznych w rejonie lotniska lądowania oraz nieuwzględnienie czołowego wiatru o dużej prędkości na trasie lotu, co spowodowało istotne wydłużenie czasu lotu i zmniejszyło zapas paliwa; brak kontroli stanu paliwa w zbiorniku, z którego był zasilany silnik w czasie podchodzenia do lądowania; działania pilota w warunkach narastającego stresu.

W związku z zaistniałym zdarzeniem Prokuratura Okręgowa w G. prowadziła śledztwo pod sygn. (...). W aktach tej sprawy znajduje się ekspertyza meteorologiczna dotycząca wypadku. Meteorolog, ekspert Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych stwierdził, że informacja o aktualnych warunkach pogody na lotnisku K. – P. w kodzie METAR, prognozy pogody dla lotniska w kodzie(...)oraz graficzne prognozy obszarowe na stronie

internetowej(...)jednoznacznie wskazywały na występowanie niekorzystnych warunków atmosferycznych poniżej posiadanych przez pilota MWA (500/), nie powinno dojść do realizacji tego lotu wykonywanego przez ponad dwie i pół godziny w porze nocnej. Zawarta w dostępnych prognozach informacja o spodziewanych warunkach pogodowych w końcowym odcinku trasy lotu, a zwłaszcza prognoza wielkości zachmurzenia, podstawy chmur, oraz widzialności ograniczonej zamgleniem oraz lokalnie ograniczonej mgłą i mgłą marznącą w zupełności była wystarczającą, że nie będzie warunków do lądowania wg VFR na lotniskach (...), (...), (...) przy posiadanych przez pilota kwalifikacjach. Z opinii biegłego z zakresu lotnictwa R. K. wynika, że P. P. (1) w chwili wypadku posiadał uprawnienia do wykonywania lotów w dzień z widocznością, przekroczona podczas startu maksymalna masa startowa nie miała wpływu na zaistnienie zdarzenia. Biegły podał, iż pilot nie posiadał uprawnienia IR(A) pozwalającego na wykonanie lotów wg przepisów IFR w warunkach IMC. Lądowanie wg ILS stanowią loty IFR do których pilot nie posiadał uprawnień. Nadto, biegły zaznaczył, że pilot pomimo zapytań przedstawicieli organów kontroli ruchu lotniczego nie zakwestionował możliwości wykonania lotu wg IFR, w tym lądowania wg ILS. Bezpośrednią zaś przyczyną wypadku było zatrzymanie się silnika na skutek braku paliwa. Najbardziej prawdopodobną przyczyną braku paliwa było nieprzełączenie przez pilota zaworu sterującego paliwem na zbiornik zawierający paliwo. Przyczyną główną wypadku było stworzenie skomplikowanej sytuacji w locie poprzez kontynuowanie lotu przez pilota w warunkach poniżej własnych umiejętności i uprawnień. Jako przyczynę sprzyjającą wypadkowi wskazano na błędy pilota w użytkowaniu pokładowych urządzeń nawigacyjnych i umiejętności do wykonywania lotów IFR, w tym lądowania według ILS oraz braku kontroli ilości paliwa w poszczególnych zbiornikach. Przyczynami bezpośrednimi sprzyjającymi były błędy pilota w użytkowaniu pokładowych nawigacyjnych i pogarszające się warunki meteorologiczne. W chwili wypadku silnik samolotu był sprawny, jak również sprawny był system CAPS, który gotowy był do użycia lecz nie został uruchomiony przez pilota lub przez inną osobę znajdującą się na pokładzie samolotu. Informacje jakie otrzymywał pilot od służb ruchu lotniczego były właściwe i pozwalały na podjęcie przez pilota odpowiednich decyzji. Postanowieniem z dnia 30 grudnia 2015 roku Prokuratura Okręgowa w G. umorzyła śledztwo w sprawie naruszenia w dniu 13 listopada 2011 roku zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym, w wyniku którego śmierć poniosły cztery osoby, w tym P. P. (1), wobec śmierci sprawcy przestępstwa. Sąd Okręgowy na potrzeby postępowania zasięgnął opinii biegłego sądowego z zakresu lotnictwa inż. M. S. w celu określenia przyczyny lub przyczyn zaistnienia przedmiotowej katastrofy lotniczej. Biegły oparł swoje ustalenia na materiale dowodowym zgromadzonym w aktach sprawy, w tym na wynikach badań, które zostały przeprowadzone w obecności specjalistów Komisji. Biegły ustalił, że panujące warunki meteorologiczne i atmosferyczne nie były dobrymi warunkami do wykonania końcowej fazy lotu nad Polską i podejścia do lądowania na lotnisku K. – P. dla pilota o takich umiejętnościach i doświadczeniu jakie posiadał P. P. (1). Podjęta przez niego decyzja o lądowaniu na tym lotnisku była błędna. W końcowej fazie nieudanego podejścia wykazywał oznaki stresu, spowodowane najprawdopodobniej brakiem widzialności z ziemią (możliwe że nie widział świateł nawigacyjnych lotniska). Korespondencja pilota oraz służb ruchu lotniczego (i odwrotnie) przebiegała bez zakłóceń. Kontakt radiowy był utrzymywany w miarę potrzeb, brak uwag co do słyszalności, adresaci korespondencji byli jednoznacznie określani. Pilota poinformowaną drogą radiową na czas, że lotnisko K. – M. nie przyjmuje. Mając świadomość własnych minimów, pilot nie poinformował o tym służb kontroli ruchu lotniczego, lecz w korespondencji podał możliwość lądowania według przyrządów. Po nieudanym podejściu na lotnisku K. – P. poprosił raz jeszcze o wektorowanie. Pilot nie zdecydował się na lot powrotny na przykład do B., gdzie mógł wylądować z widzialnością (w korespondencji radiowej taka opcja nie występuje). Z korespondencji radiowej nie wynika, aby pilot zgłaszał kłopoty z ilością paliwa w dyspozycji podczas dolotu do lotniska K. – P.. Służby ruchu lotniczego nie mają obowiązku dysponować wiedzą, jakie są minima pilota wykonującego lot, nie mogły mu w tych warunkach zabronić lądowania na lotnisku K. – P. lub K. – B. w warunkach IFR. Kontroler ruchu lotniczego nie widział, że pilot nie ma uprawnień do lotów w w/w warunkach. Pilot wykonywał podejście do lądowania na lotnisku K. – P. świadomie, lecz niezgodnie z warunkami, które posiadał. Nie działał on w warunkach przymusu wynikającego z awarii samolotu, braku paliwa, awarii łączności lub innej ważnej przyczyny. Dokonał on świadomie wyboru lotniska do lądowania, podjął on decyzję jako dowódca statku powietrznego, uzyskując informacje od służb kontroli ruchu lotniczego oraz mając możliwość skorzystania z wyposażenia nawigacyjnego i lotnisk w K. i K. (1). Informacja ze strony służby ruchu lotniczego, przekazana drogą radiową pilotowi o możliwości wydłużenia lotu do lotniska we W., była zasadna z uwagi na lepsze warunki do lądowania. Wyposażenie radiowo –nawigacyjne samolotu umożliwiało wykonanie podejścia do lądowania w warunkach CAT 1 (precyzyjne podejście i lądowanie według

wskazań przyrządów). Do wykonania lądowania w tych warunkach musiały zostać spełnione następujące wymagania: lotnisko musiało być oprzyrządowane i dopuszczone do wykonywania takich operacji (tak było); samolot musiał być wyposażony i sprawny (tak było), pilot musiał posiadać stosowne umiejętności i uprawnienia (tego zabrakło). W końcowej fazie lotu pilot nie zajmował się kontrolą ilości paliwa i sterowaniem, z którego zbiornika będzie ono dostarczone do silnika, gdyż zajmował się korespondencją i nawigacją. Prawdopodobnie działał w pogłębiającym się stresie. Warunki atmosferyczne i pora doby miały decydujący wpływ na powstanie sytuacji stresującej. Pilot nie użył systemu ratowniczego CAPS z nieznanych przyczyn. System był odbezpieczony i gotowy do użycia. Biegły M. S. jako przyczyny katastrofy wskazał: błędną decyzję pilota o kontynuowaniu lotu nad terytorium Polski po otrzymaniu informacji o zmianie warunków atmosferycznych na niekorzystne z zamiarem lądowania w K., ze świadomością, że nie dysponuje on uprawnieniami i praktyką do wykonania takiego lotu i wykonania procedury lądowania na lotnisku według przepisów IFR w warunkach IMC; prawdopodobnie błędne operowanie przez pilota pokładowymi urządzeniami radiowo –nawigacyjnymi, co doprowadziło do nieudanego podejścia do lądowania na lotnisku K. – P. według systemu ILS; prawdopodobnie niewłaściwe zarządzanie wykorzystaniem dysponowanego paliwa w locie poprzez przeoczenie we właściwym czasie konieczności przełączenia zaworu trójpołożeniowego instalacji paliwowej w odpowiednie położenie; niewykorzystanie pokładowego systemu ratowniczego CAPS w sytuacji zagrożenia w końcowej fazie lotu, po przerwaniu pracy silnika; niezgłoszenie służbom ruchu lotniczego w czasie lotu nad Polską faktu nieposiadania uprawnień i umiejętności do lądowania według przepisów IFR; prawdopodobnie świadome przyjęcie przez pilota wyższego poziomu ryzyka w końcowej fazie tego przelotu, co mogło wynikać ze zdarzeń podobnych, zaistniałych podczas wcześniej podejmowanych przez tego pilota prób lądowania w trudnych warunkach atmosferycznych; nieskuteczny system samokontroli i samoograniczenia do wykonywania lotów/lądowań przez pilota w trudnych warunkach. Biegły wykonał konsultacje w zakładzie producenta samolotu celem przygotowania odpowiedzi na pytania pełnomocnika powoda. Na ich podstawie stwierdził, że przeprowadzone przez Komisję badania powypadkowe pozwoliły na gruntowną analizę związków przyczynowo –skutkowych i na sformułowanie wniosków oraz ewentualne rekomendowanie działań profilaktycznych. Biegły w ustnej opinii uzupełniającej podał, że z zapisów nośników pamięci przebadanych w Narodowym Instytucie Badań Bezpieczeństwa Lotniczego w USA wynikają różnice ustawienia ciśnienia. Narastający stres u pilota widoczny był w podniesionym poziomie głosu, nie wykonywaniu komend z ziemi, myleniu się w potwierdzaniu uzyskanych komend i ich powtarzaniu. Zostały naruszone zasady ruchu lotniczego, gdyż pilot nie miał uprawnień do lotu IFR – lotu według przyrządów i w nocy. Pilot uzyskał uprawnienia do lotów nocnych w maju 2008 roku, a do dnia wypadku nie wykonał ani jednego lotu kontrolnego z instruktorem w nocy. Pilot został też uprzedzony telefonicznie o pogarszających się warunkach atmosferycznych w K., gdzie miał planowo lądować na lotnisku M.. Pilot w momencie wlotu w strefę kontrolerów polskich otrzymał pytania, czy jest on wyposażony i czy mogą wykonać podejście w ILS, pilot zaś to potwierdził, chociaż nie miał uprawnień do wykonywania takiego rodzaju lotów. Ponadto otrzymywał on depesze radiowe, z których wynikało, że są trudne warunki atmosferyczne na lotniskach w K. i K.. Pilot miał jeszcze możliwość cofnąć się, gdy znalazł się w sektorze południowo – wschodniej polskiej przestrzeni powietrznej. Nonszalancja pilota w podejściu do lotu i lądowania spowodowała, że doszło do tego lotu, chociaż nie powinno do niego w ogóle dojść. Jeszcze na trasie pilot mógł skrócić na O. bądź na W., gdzie były dobre warunki atmosferyczne. Miał on możliwość podjęcia próby lądowania na innym lotnisku – we W., gdyż dostał taką propozycję od kontrolera, co więcej, miał wystarczającą ilość paliwa, żeby tam dolecieć. Pilot był świadomy pogarszających się warunków atmosferycznych. Przenosił swoje możliwości i będąc świadomym warunków panujących na lotnisku K. – P. zdecydował się tam wylądować, bez względu na fakt, że nie miał uprawnień do lotu według IFL w nocy. Ponadto nie poinformował o braku uprawnień kontrolera ruchu lotniczego. 12 grudnia 2014 roku została zawarta umowa cesji wierzytelności – praw z umowy ubezpieczenia pomiędzy (...) S.A. w P., a J. P., A. P. (1) i A. P. (2). Została zawarta w celu dochodzenia od ubezpieczyciela (...) S.A. roszczeń z umowy ubezpieczenia aerocasco. Podstawę ustaleń faktycznych poczynionych przez Sąd Okręgowy stanowił m.in. raport przygotowany przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, który został opracowany w niedługim czasie po zdarzeniu, co gwarantowało dostęp do miejsca zdarzenia po wypadku oraz do materiałów tam zabezpieczonych. Informacje zawarte w raporcie zostały przeanalizowane dokładne informacje dotyczące historii całego lotu, uszkodzeń samolotu, informacje o składzie osobowym, informacje meteorologiczne. Jego autorzy dokonali też analizy znajdujących się w samolocie urządzeń nawigacyjnych: naziemnych i pokładowych, a także kwestii łączności pilota z kontrolerem ruchu. Dołączony został

także stenogram korespondencji od momentu nawiązania łączności samolotu(...) z kontrolerem zbliżania lotniska K. –B. i wieżą lotniska K. – P., które przedstawiały ostatnie minuty lotu samolotu. Raport zawierał też badania i ekspertyzy techniczne, które zostały wykonane poza miejscem zdarzenia, w specjalistycznych ośrodkach. Na miejscu wypadku przeprowadzono oględziny wraku samolotu i elementów jego struktury, które odpadły wskutek uderzenia. Zabezpieczono do odczytu elementy pamięci rejestrujące parametry lotu oraz parametry pracy zespołu napędowego, których odczytu dokonano wraz z amerykańską Narodową Radą Bezpieczeństwa Transportu w W., co zagwarantowało najwyższą dokładność przeprowadzonych badań. Także biegły z zakresu lotnictwa, powołany przez Prokuraturę Okręgową w G., bazując na dostępnym materiale, po zapoznaniu się z materiałami dotyczącymi samolotu oraz własnej wiedzy, wyprowadził wnioski co do przyczyn zdarzenia, które były zbieżne z wnioskami Komisji. Powołany w przedmiotowej sprawie biegły z zakresu lotnictwa – M. S. przedstawił podobne wnioski, jak te zawarte w raporcie Komisji. Wydając opinię dokonał analizy zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym wyników badań przeprowadzonych przez Komisję, które były przeprowadzone przez wysokiej klasy specjalistów. M. S. w oparciu o dokonane w ramach konsultacji z producentem samolotu, poczynił własne ustalenia. Sąd I instancji uznał opinię biegłego M. S. za rzetelną i fachową, a wynikające z niej wnioski za logiczne i konsekwentne oraz przekonywująco uargumentowane. Sąd ten podkreślił, że biegły jest stałym członkiem Międzynarodowego Stowarzyszenia Ekspertów ds. Badania Bezpieczeństwa Lotniczego. Posiada on duże doświadczenie, wiedzę teoretyczną i praktyczną, co pozwoliło mu na wyciągnięcie jednoznacznych wniosków w istotnych zagadnieniach przejawiających się w sprawie. Z uwagi na zupełność opinii biegłego M. S. nie zachodziła potrzeba ich uzupełnienia ani powołania nowego biegłego.

Przy tym stanie faktycznym Sąd Okręgowy uznał, iż z uwagi na cesję wierzytelności powód posiadał legitymację czynną w niniejszym postępowaniu. Odnosząc się do podniesionego przez stronę pozwaną zarzutu przedawnienia, Sąd I instancji wskazał, iż roszczenia z umowy ubezpieczenia przedawniają się z upływem trzech lat, a jego początkiem jest data zawiadomienia ubezpieczyciela o zaistniałym wypadku. Powód zgłosił szkodę 14 listopada 2011 roku, a pozew został wniesiony 12 grudnia 2014 roku. J. P. wskazywał, iż 13 listopada 2014 roku złożył wniosek o zawezwanie do próby ugodowej. Sąd Okręgowy wskazał, iż w tym czasie powód nie dysponował uprawnieniem do wystąpienia z roszczeniem o zapłatę, gdyż do umowy cesji praw z umowy ubezpieczenia doszło 12 grudnia 2014 roku. Powód nabył zatem przedawnione roszczenie, gdyż zgłoszenie szkody zostało dokonane 14 listopada 2011 roku. Oddalając powództwo Sąd I instancji oparł się także na tym, że strona pozwana nie ponosi odpowiedzialności z tytułu zawarcia ubezpieczenia lotniczego, z uwagi na postanowienia zawarte w ogólnych warunkach ubezpieczenia zawarte w § 4 ust. 2 pkt 1. Doszło bowiem po stronie pilota do naruszenia zasad ruchu lotniczego i szkoda została wyrządzona wskutek rażącego niedbalstwa. P. P. (1) dopuścił się szeregu błędów, które skutkowały katastrofą lotniczą. Sąd zwrócił uwagę na trudne warunki atmosferyczne panujące na lotniskach – K. –M. oraz K. – P.. Pierwsze z nich zostało nawet zamknięte dla operacji lotniczych. Na lotnisku K. – P., na którym pilot zdecydował się lądować prognozowane były trudne warunki atmosferyczne, które były znacznie poniżej jego umiejętności. Przed starem pilot kontaktował się z lotniskiem K. - M. i był ostrzeżony o pogarszających się warunkach atmosferycznych. Mimo to zdecydował się na lot, zdając sobie sprawę, iż lądowanie nastąpi w godzinach nocnych. Przelot po trasie W. –L. – K. M. został zgłoszony przez pilota jako lot według przepisów VFR (z widzialnością). Komisja nie znalazła na miejscu zdarzenia żadnych dokumentów dotyczących nawigacyjnego i meteorologicznego przygotowania lotu, co może jawić się jako duże zaniedbanie pilota. Jako jedną z głównych przyczyn zdarzenia Sąd Okręgowy uznał decyzję pilota o wlocie w strefę krytycznie niekorzystnych warunków atmosferycznych oraz kontynuowanie lotu nad terytorium Polski po otrzymaniu informacji o zmianie tychże warunków, z zamiarem lądowania w K.. Pilot miał pełną świadomość, że nie dysponuje uprawnieniami oraz odpowiednim praktycznym przygotowaniem do wykonania takiego lotu i przeprowadzenia procedury lądowania na lotnisku według IFR – lot według przyrządów w warunkach IMC - warunki meteorologiczne do lotów według przyrządów. Służby ruchu lotniczego nie mają obowiązku dysponować wiedzą, jakie są minima uprawnień pilota wykonującego lot, a przez to nie mogły mu zabronić podejścia i lądowania na lotnisku K. – P. lub K. – B. w warunkach IFR skoro pilot nie zaprzeczył ich posiadania. Sąd uznał zachowanie pilota za niezrozumiałe i wysoce nieodpowiedzialne ponieważ podjął się lotu zbyt trudnego jak na swoje możliwości i kwalifikacje, a także naraził na niebezpieczeństwo życie swoje i pasażerów. Jego decyzja była więc zaskakująca, gdyż znał sytuację pogodową na trasie przelotu i wiedział, że ma możliwość powrotu do rejonu z dobrymi warunkami pogodowymi i lądowania na innym lotnisku. Za drugą główną przyczynę zdarzenia zostało uznane błędne operowanie

przez pilota pokładowymi urządzeniami radiowo –nawigacyjnymi, co doprowadziło do niedanego podejścia do lądowania na lotnisku K. – P. według systemu ILS. Po nawiązaniu łączności z kontrolerem zbliżania lotniska K. – B., samolot był wektorowany do podejścia według ILS na drogę startową(...) lotniska K. – P.. Podczas tego podejścia pilot nie był w stanie utrzymać nakazanych warunków lotu, co spowodowane było prawdopodobnie wynikiem niewłaściwej konfiguracji pokładowego sprzętu radionawigacyjnego i braku doświadczenia w lotach według IFR w warunkach IMC. Po wykonanej analizie przebiegu lotu należy stwierdzić, że pilot w niewystarczającym stopniu opanował znajomość obsługi urządzeń radionawigacyjnych samolotu, głównie wyświetlacza PFD prezentującego informacje o kursie, wysokości i prędkości lotu. Brak tych umiejętności w połączeniu z brakiem uprawnień IR(A) i kwalifikacji do lotów w trudnych warunkach atmosferycznych były najbardziej istotnymi czynnikami, które doprowadziły do katastrofy. Z uwagi na fakt, iż pilot działał w warunkach narastającego stresu co było widoczne w podniesionym poziomie głosu, nie wykonywaniu komend z ziemi, myleniu się w potwierdzaniu uzyskanych komend, myleniu się w powtarzaniu komend. Za przyczynę zdarzenia zostało uznane przez Sąd I instancji niewykorzystanie przez pilota pokładowego systemu ratowniczego CAPS w sytuacji zagrożenia w końcowej fazie lotu po przerwaniu pracy silnika. Nie bez znaczenia była też okoliczność, iż pilot uzyskał uprawnienia do lotów nocnych w maju 2008 roku, a do dnia wypadku nie wykonał ani jednego lotu kontrolnego z instruktorem w nocy. Jako klasyfikację ogólną przyczyny przedmiotowej katastrofy Sąd Okręgowy przyjął czynnik ludzki – szkoda jaką jest całkowite zniszczenie samolotu została wyrządzona wskutek rażącego niedbalstwa po stronie pilota. O kosztach postępowania Sąd I instancji orzekł na podstawie art. 98 k.p.c.

Od powyższego orzeczenia apelację wywiódł powód, zaskarżając wyrok w punkcie pierwszym, w który Sąd oddalił żądanie pozwu w odniesieniu do kwoty 130.000 zł oraz w całości punkty II i III. Rozstrzygnięciu powód zarzucił naruszenie:

- przepisów prawa materialnego tj. art. 117 § 1-2 k.c. w zw. z art. 819 § 1 k.c. poprzez ich niewłaściwe zastosowanie w sprawie, w której brak było podstaw do uznania, że dochodzone przez powoda roszczenie uległo przedawnieniu, co skutkowało oddaleniem powództwa;

- przepisów prawa materialnego tj. art. 805 § 1 k.c. poprzez jego niezastosowanie w sprawie i oddalenie powództwa, podczas gdy powód wykazał, iż P. P. (1) i pozwana byli stronami wiążącej umowy ubezpieczenia oraz że w dniu 13 listopada 2011 roku zaszło zdarzenie ubezpieczeniowe w majątku (...) S.A. w P., w postaci zniszczenia samolotu, za które odpowiedzialność odszkodowawczą ponosi strona pozwana, a które to roszczenie zostało przejęte przez powoda do kwoty 216.666 zł;

- przepisów postępowania, które mogło mieć wpływ na wynik sprawy w postaci obrazy art. 328 § 2 k.p.c. poprzez zaniechanie podania konkretnych norm prawnych jakie legły u podstaw skarżonego rozstrzygnięcia, a w konsekwencji niewyjaśnienia podstawy prawnej wyroku, co pozbawia powoda oraz sąd odwoławczy merytorycznej kontroli prawidłowości zapadłego w I instancji rozstrzygnięcia, zwłaszcza w zakresie analizy związku przyczynowo – skutkowego czy zaistnienia przesłanki rzekomego rażącego niedbalstwa w zachowaniu pilota;

Powód zarzucił nadto naruszenie:

- przepisów postępowania, które mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy tj. art. 16 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 996/2010 z 20 października 2010 roku w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE w zw. z art. 233 § 1 k.p.c. i uznanie pełnej mocy dowodowej Raportu Końcowego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych nr(...), w zakresie przyczyn wypadku lotniczego jaki miał miejsce 13 listopada 2011 roku w Ż., podczas gdy dokument ten został sporządzony jedynie w celu profilaktycznym, identyfikując jedynie prawdopodobne przyczyny wypadku, bez stosowania procedury dowodowej z wyraźnym zastrzeżeniem, że nie może być traktowany jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie;

- przepisów postępowania, które mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy tj. art. 233 § 1 k.p.c. polegające na błędnym odczytaniu wniosków Raportu i przyjęciu wbrew temu dowodowi, że pilot zaniechał przełączenia zaworu paliwa na drugi bak, co skutkowało wyłączeniem silnika, podczas gdy z przedmiotowego środka dowodowego nie

sposób dojść do takiej konkluzji z uwagi na to, że Raport wskazywał tę przyczynę wyłączenia się silnika jedynie na zasadzie prawdopodobieństwa;

- przepisów postępowania, które mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy tj. art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 278 § 1 k.p.c. poprzez oparcie rozstrzygnięcia na opiniach biegłego M. S., podczas gdy opinie te nie mają mocy dowodowej z uwagi na to, że opiniujący nie miał możliwości zbadania wraku samolotu, natomiast proces opiniowania polegał jedynie na przetworzeniu treści raportu Komisji, a tym samym nie było możliwe ustalenie przyczyny lub przyczyn zaistnienia wypadku lotniczego, zgodnie z postanowieniem Sądu I instancji;

- przepisów postępowania, które mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy tj. art. 233 § 1 k.p.c., polegające na dowolnym przyjęciu faktycznym sprowadzającym się do tego, że pilot działał w warunkach narastającego stresu, podczas gdy w sprawie brak jest dowodów, które potwierdzałyby tego rodzaju hipotezę;

- przepisu postępowania, które mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy tj. art. 233 § 1 k.p.c. polegające na błędnym przyjęciu, że kontrolerzy zbliżania się i wieży informowali pilota o słabych warunkach atmosferycznych i w związku z tym proponowali lądowanie na lotnisku we W., gdzie była dużo lepsza pogoda, podczas gdy informacje te wszakże padały co wynika ze stenogramu stanowiącego element Raportu Komisji, lecz nie mają ze sobą korelacji czasowej, natomiast informacja o lotnisku we W. pojawiła się na kilkanaście sekund przed wyłączeniem się silnika;

- przepisu prawa materialnego tj. art. 361 § 1 k.c. poprzez jego niewłaściwe zastosowanie w sprawie, które polegało na bezpodstawnym związaniu szkody w postaci zniszczenia samolotu z następującymi okolicznościami polegającymi na tym, że: pilot podjął decyzję o wlocie w strefę krytycznie niekorzystnych warunków atmosferycznych i że kontynuował lot w tychże warunkach; pilot błędnie operował urządzeniami radiowo –nawigacyjnymi i w związku z tym doszło do nieudanego podejścia do lądowania na lotnisku K. – P.;

- przepisu prawa materialnego tj. art. 827 § 1 k.c. w zw. z art. 355 § 1 k.c. poprzez ich niewłaściwe zastosowanie w sprawie, które polegało na bezzasadnym uznaniu, że 13 listopada 2011 roku podczas krytycznego lotu pilot wyrządził szkodę wskutek rażącego niedbalstwa;

- przepisu postępowania, które mogło mieć wpływ na wynik sprawy tj. art. 217 § k.p.c. w zw. z art. 227 k.p.c. polegające na pominięciu wniosku dowodowego z przesłuchania w charakterze świadka R. S. na okoliczności podane w piśmie z dnia 18 stycznia 2017 roku oraz z przesłuchania w charakterze świadka R. R. na okoliczności podane w piśmie z 27 października 2017 roku;

- przepisu postępowania, które mogło mieć wpływ na wynik sprawy tj. art. 299 k.p.c. polegające na zaniechaniu przesłuchaniu powoda w szczególności na okoliczność stylu latania P. P. (1), zachowywania się przez niego procedur bezpieczeństwa w trakcie lotu;

Z ostrożności procesowej powód podniósł też naruszenie przepisów prawa materialnego w postaci obrazy:

- art. 509 § 1 -2 k.c. w zw. z art. 805 § k.c. oraz obrazy art. 827 § 1 k.c. poprzez niewłaściwe ich zastosowanie w sprawie pomimo, że źródłem legitymacji czynnej powoda w sprawie było roszczenie pieniężne o wypłatę odszkodowania za zdarzenie przyszłe i niepewne, które przysługiwało ubezpieczonemu (...) S.A. w P.;

- art. 827 § 1 k.c. in fine w zw. z art. 5 k.c. poprzez zaniechanie jego zastosowania mimo, że zapłata odszkodowania odpowiadała w danych okolicznościach względem słuszności.

Podnosząc powyższe zarzuty powód wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez zasądzenie od strony pozwanej kwoty 130.000 zł wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od 15 grudnia 2011 roku do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania według norm przepisanych. Ewentualnie wniósł o uchylenie zaskarżonego orzeczenia i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania. Powód wniósł również o przesłuchanie go w charakterze strony ma okoliczność znanych mu problemów technicznych z samolotem, a nadto na okoliczność stylu i techniki lotu P. P. (1), w tym

przestrzegania zasad bezpieczeństwa przez tę osobę w locie, przyczyn zaistnienia wypadku lotniczego, stanowiącego zdarzenie ubezpieczeniowe.

W odpowiedzi na apelację strona pozwana wniosła o jej oddalenie oraz zasądzenie kosztów postępowania.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje

Apelacja powoda pomimo częściowej zasadności nie mogła odnieść zamierzonego skutku.

Na wstępie odnieść się należy do zarzutów dotyczących naruszenia prawa procesowego bowiem tylko prawidłowo ustalony stan faktyczny daje możliwość oceny poprawności zastopowania prawa materialnego.

By uczynić zadość wymaganiu z art. 382 k.p.c. wskazać należy, że ustalony przez Sąd Okręgowy stan faktyczny został przyjęty za własny przez Sąd Apelacyjny gdyż wyprowadzony on został z dowodów, których ocena odpowiada wszystkim wskazaniom z art. 233 § 1 k.p.c. W tej sytuacji nie zachodzi konieczność ich szczegółowego powtarzania (por. wyroki Sądu Najwyższego z 27 marca 2012 r., III UK 75/11, z 14 maja 2010 r., II CSK 545/09, z 27 kwietnia 2010 r., II PK 312/09, z 20 stycznia 2010 r., II PK 178/09, z 08 października 1998 r., II CKN 923/97, OSNC 1999 r. Nr 3, poz. 60).

Odnosząc się do podniesionego w apelacji zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. trzeba wskazać, że zgodnie z tym przepisem sąd ocenia wiarygodność i moc dowodów według własnego uznania, na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału. Taka ocena dokonywana jest na podstawie przekonań sądu, jego wiedzy i posiadanego doświadczenia życiowego, a nadto winna uwzględniać wymagania prawa procesowego oraz reguły logicznego myślenia, według których sąd w sposób bezstronny, racjonalny i wszechstronny rozważa materiał dowodowy jako całość, dokonuje wyboru określonych środków dowodowych i - ważąc ich moc oraz wiarygodność - odnosi je do pozostałego materiału dowodowego (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 stycznia 2010 r., II UK 154/09, LEX nr 583803). 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, to przeprowadzona przez sąd ocena dowodów może być skutecznie podważona (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 września 2002 r., II CKN 817/00, LEX nr 56906 oraz orzeczenia Sądu Najwyższego: z dnia 5 sierpnia 1999 r., II UKN 76/99, publ. OSNAPiUS 2000, Nr 19, poz. 732; z dnia 10 kwietnia 2000 r., V CKN 17/2000, publ. OSNC 2000, Nr 10, poz. 189; z dnia 10 stycznia 2002 r., II CKN 572/99, publ. Lex nr 53136; z dnia 27 września 2002 r., II CKN 817/00, publ. Lex nr 56096).

Zdaniem Sądu Apelacyjnego skarżącemu nie udało się skutecznie zakwestionować ustaleń faktycznych poczynionych przez Sąd I instancji. Powód dążył do zakwestionowania Raportu Końcowego sporządzonego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych podnosząc, iż został on sporządzony jedynie w celu profilaktycznym, identyfikując jedynie prawdopodobne przyczyny wypadku, bez stosowania procedury dowodowej z wyraźnym zastrzeżeniem, że nie może być traktowany jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Poglądu tego nie można zaaprobować. Celem sporządzenia przedmiotowego Raportu było ustalenie i przyczyn i okoliczności wypadku z dnia 13 listopada 2011 roku. Z tej przyczyny Sąd Apelacyjny nie podziela stanowiska apelującego, iż doszło do naruszenia art. 16 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE. Raport nie orzeka co do winy i odpowiedzialności, gdyż do wydawania takich rozstrzygnięć powołane są inne organy państwowe. Podnieść należy, że w oparciu o przedmiotowy Raport, Prokuratura Okręgowa w G. prowadząc śledztwo pod sygn. (...)umorzyła je wobec ustalenia, iż sprawca przestępstwa – P. P. (1), nie żyje. Nie sposób jednak przyznać racji, że został identyfikuje on jedynie prawdopodobne przyczyny katastrofy bez stosowania procedury dowodowej. Wyeksponować trzeba, iż Raport został sporządzony przez niezależny i powołany do tego typu zadań organ.

Jego sporządzenie zostało poprzedzone przeprowadzeniem szeregu czynności dowodowych, w tym oględzin szczątków samolotu, które zostały dokonane bezpośrednio po zdarzeniu. W warunkach hangarowych zrekonstruowano ze

zniszczonych na skutek wypadku elementów, instalację paliwową samolotu. Na Politechnice (...) wykonano ekspertyzę przełomu uszkodzonego podczas demontażu kolanka z zespołu pompy paliwowej zabudowanej na silniku. W ramach przeprowadzanych czynności, przeprowadzono także ma hamowni próby zespołu napędowego zdemontowanego z wraku samolotu, a zabezpieczone przez Komisję pamięci z urządzeń MFD, PFD i panelu autopilota zostały odczytane w laboratorium Narodowej Rady Bezpieczeństwa Transportu w W. w obecności przedstawiciela Komisji, na specjalnie przygotowanym stanowisku do odczytu danych. Zasięgnięto też ekspertyzy meteorologiczne. Raport oparty jest zatem na kompleksowym i szerokim materiale dowodowym.

Apelujący ma rację, iż z Raportu wynika, iż Komisja we wnioskach końcowych przyjęła, że prawdopodobną przyczyną katastrofy było zatrzymanie pracy silnika wskutek niekontrolowania przez pilota stanu paliwa w zbiornikach. Niemniej jednak lektura części sprawozdawczej opinii pozwala na przyjęcie bardziej kategorycznych wniosków. Z ustaleń Komisji wynika, że podczas całego lotu praca silnika nie budziła żadnych zastrzeżeń, co zostało potwierdzone w zapisach parametrów jego pracy odczytanych z pamięci wyświetlacza PFD. W trakcie lotu, pilot w korespondencji ze służbami ruchu lotniczego również nie sygnalizował jakichkolwiek problemów technicznych.

Uwzględniając okoliczności takie jak: błędne odczytywanie przez pilota danych z urządzeń nawigacyjnych oraz oświadczenie pilota zawodowego, który podczas wspólnych lotów z P. P. (1) dwukrotnie zaobserwował, iż nie przełączał on w odpowiednim czasie zaworu odcinającego. Stanowisko Komisji przedstawione na stronie 31 Raportu, podzielone następnie przez Sąd I instancji, wskazujące, że przy wyliczonym bilansie paliwa jedynym powodem przerwania pracy silnika mogła być wyłącznie kontynuowanie lotu z zaworem odcinającym przełączonym na zbiornik, w którym była resztką paliwa, podczas gdy w drugim zbiorniku było pozwalające na kontynuowanie lotu, nie może być więc uznane za błąd faktyczny, jak sugeruje powód.

Ustalenie, iż P. P. (1) pilotując samolot w dniu 13 listopada 2011 roku działał w warunkach narastającego stresu nie jest dowolnym przyjęciem faktycznym, lecz mającym solidne oparcie w materiale dowodowym. Na działanie w takich warunkach wskazują przede wszystkim stenogramy korespondencji pilota z kontrolerami lotu. W korespondencji tej pilot mylnie podawał wartość ciśnienia, widoczny u niego był podniesiony ton głosu, nie wykonywał on komend otrzymywanych od służb lotniska, mylił się w potwierdzaniu uzyskanych komend, jak również w popełniał omyłki w powtarzaniu komend. W ocenie Sądu Apelacyjnego zachowania takie są typowymi objawami działania w warunkach stresogennych. U P. P. (1) na działanie w warunkach narastającego stresu wskazuje też to, iż miał on pełną świadomość, że nie posiada uprawnień ani odpowiednich umiejętności do wykonywania lotów w warunkach, w których zmuszony był lądować.

Chybiony jest też zarzut polegający na uznaniu, iż Sąd I instancji błędnie przyjął, że kontrolerzy zbliżania i wieży informowali pilota o słabych warunkach atmosferycznych i w związku z tym proponowali lądowanie na lotnisku we W., gdzie była dużo lepsza pogoda, podczas gdy informacje takie padły, lecz nie mają ze sobą korelacji czasowej, a informacja o lotnisku we W. pojawiła się na kilkanaście sekund przed wyłączeniem się silnika. Ze stenogramów znajdujących się w Raporcie wynika, iż pilot o trudnych warunkach atmosferycznych panujących na lotnisku K. – P. był informowany po raz pierwszy w komunikacie z godziny 18:02:08 pochodzącym od służby zbliżania lotniska K. – P.. Informacja o tym, że lotnisko we W. ma dużo lepszą pogodę pojawiła się o godzinie 18:18:42, z kolei pilot poinformował o kłopotach z silnikiem o godzinie 18:19:00. Służby poinformowały pilota o możliwości lądowania we W. zanim zgłosił on problemy z silnikiem. Zważając na to, że pilot otrzymał informację o złych warunkach atmosferycznych panujących na lotnisku K. – P. ponad siedemnaście minut wcześniej nim zgłosił dostrzeżone problemy z silnikiem, jak również, iż posiadał wystarczające zapasy paliwa pozwalające mu na lądowanie na innym lotnisku, miał zatem czas, aby już po otrzymaniu o godzinie 18:02:08 wiadomości o złych warunkach pogodowych, podjąć decyzję o zmianie miejsca lądowania.

Nawiązując do zarzutu naruszenia przez Sąd Okręgowy art. 328 k.p.c. Sporządzone przez Sąd Okręgowy uzasadnienie pozwala na przeprowadzenie przez Sąd Apelacyjny kontroli instancyjnej zaskarżonego wyroku. W orzecznictwie reprezentowany jest pogląd, który Sąd Apelacyjny podziela, iż zarzut wadliwego sporządzenia uzasadnienia zaskarżonego orzeczenia może okazać się zasadny, jedynie wówczas gdy z powodu braku w uzasadnieniu elementów

wymienionych w art. 328 § 2 k.p.c. zaskarżone orzeczenie nie poddaje się kontroli instancyjnej (tak np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 marca 2006 r., I CSK 63/05, Lex nr 179971). Sytuacja taka jednakże na gruncie rozpoznawanej sprawy nie zachodzi. Sąd I instancji oddalając powództwo z powodu przedawnienia roszczenia wskazał bowiem (strona 18 uzasadnienia), iż uczynił to na podstawie art. 819 § 1 k.c. Pomimo uwzględnienia podniesionego przez stronę pozwaną zarzutu przedawnienia roszczenia, Sąd I instancji odnosząc się do żądania powoda zaznaczył, iż jest ono nieuzasadnione i podlega oddaleniu na podstawie § 4 ust. 2 pkt 1 umowy ubezpieczenia aerocasco.

Nietrafiony jest również zarzut naruszenia art. 299 k.p.c. polegający na zaniechaniu przesłuchania powoda w charakterze strony. Należy pamiętać, że dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z przesłuchania stron jest uprawnieniem, a nie obowiązkiem sądu orzekającego i powinno nastąpić jedynie w sytuacji, gdy po wyczerpaniu środków dowodowych lub w ich braku pozostały niewyjaśnione istotne dla rozstrzygnięcia sprawy fakty. Zarzut naruszenia art. 299 k.p.c. może być uzasadniony tylko, gdy zostanie wykazane, że mimo wyczerpania środków dowodowych pozostały niewyjaśnione fakty istotne dla rozstrzygnięcia, a pomimo tego sąd nie przeprowadził dowodu z przesłuchania strony. Sąd odwoławczy podziela stanowisko Sądu I instancji, iż zgromadzony w sprawie materiał dowodowy był wystarczający do wydania rozstrzygnięcia w sprawie. Nie bez znaczenia pozostaje też fakt, iż powód wnioski o przesłuchanie go w trybie art. 299 k.p.c. złożył dopiero we wniesionej apelacji, nie składając na wcześniejszym etapie postępowania takiego wniosku dowodowego. W ocenie Sądu Apelacyjnego wniosek złożony na obecnym etapie postępowania jest spóźniony, a także nieprzydatny dla rozstrzygnięcia w sprawie.

Brak było podstaw do uwzględnienia zarzutu obrazy art. 217 § k.p.c. w zw. z art. 227 k.p.c. Należy podkreślić, iż z art. 217 k.p.c. nie wynika, iż sąd ma obowiązek przeprowadzić każdy dowód, o który wnioskuje strona. Przeciwnie, sąd powinien pominąć twierdzenia i dowody, jeżeli okoliczności sporne zostały już dostatecznie wyjaśnione. Sąd Okręgowy oddalając wnioski dowodowe o przesłuchanie R. R. oraz R. S. nie naruszył podanych przez apelującego przepisów. Nie budzi bowiem wątpliwości, iż wnioski dowodowe o przesłuchanie w charakterze tych świadków były spóźnione. Osoby te były znane bowiem powodowi od samego początku postępowania, a składanie wniosków dowodowych o ich przesłuchanie ponad dwa lata od wniesienia pozwu godzi w określoną w art. 207 § 6 k.p.c. oraz 217 § 2 k.p.c. zasadę koncentracji materiału dowodowego. Jedynie na marginesie można zaznaczyć, iż przesłuchiwanie R. S. na okoliczności takie jak styl oraz technika lotu P. P. (1) czy też przestrzeganie przez niego zasad bezpieczeństwa nie są okolicznościami mającymi dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie.

Sąd Okręgowy nie dopuścił się obrazy art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 278 § 1 k.p.c. Nie ma racji skarżący, iż biegły M. S. przygotowując opinię na potrzeby niniejszej sprawy oparł się wyłącznie o treść Raportu Komisji. Biegły rzeczywiście sporządzając przedmiotową opinię wykorzystał zalegający w aktach sprawy Raport, lecz nie stanowił on jedyne źródła opracowania opinii. Powód pomija fakt, iż biegły wykorzystywał również akta postępowania przygotowawczego prowadzonego pod sygn. (...), w tym wykonane na jego potrzeby opinie. Biegły konsultował się także z dostawcą samolotu (...) w Polsce.

W apelacji powód podniósł naruszenie przez Sąd I instancji przepisów prawa materialnego tj. art. 117 § 1 -2 k.c. w zw. z art. 819 § 1 k.c., co skutkowało przyjęciem, iż roszczenie dochodzone przez powoda uległo przedawnieniu. Zarzut ten jest zasadny. W przedmiotowej sprawie J. P. dochodził roszczenia z umowy ubezpieczenia aerocasco. Kwestia przedawnienia roszczeń z niej wynikających uregulowana jest w art. 819 § 1 k.c., który określa termin przedawnienia wynoszący trzy lata. Art. 819 § 4 k.c. stanowi, iż bieg przedawnienia roszczenia o świadczenie do ubezpieczyciela przerywa się także przez zgłoszenie ubezpieczycielowi tego roszczenia lub przez zgłoszenie zdarzenia objętego ubezpieczeniem. Bieg przedawnienia rozpoczyna się na nowo od dnia, w którym zgłaszający roszczenie lub zdarzenie otrzymał na piśmie oświadczenie ubezpieczyciela o przyznaniu lub odmowie przyznania świadczenia. Jak trafnie wskazał Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 20 listopada 2014 roku, sygn. akt V CSK 5/14 „Bieg terminu przedawnienia roszczenia przerwany na podstawie art. 819 § 4 k.c. rozpoczyna się na nowo od dnia, w którym ubezpieczony otrzymał od ubezpieczyciela pisemne oświadczenie o przyznaniu lub odmowie świadczenia, które kończy postępowanie likwidacyjne.”. Z ustalonego stanu faktycznego wynika, iż zdarzenie wywołujące szkodę zostało zgłoszone stronie pozwanej następnego dnia po jej zaistnieniu tj. 14 listopada 2011 roku. Ubezpieczyciel w dniu 2 stycznia 2012 roku wydał decyzję, w której nie przyjął swojej odpowiedzialności, a tym samym odmówił wypłaty

odszkodowania z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia aerocasco. Oznacza to, iż od tego dnia bieg trzyletni termin przedawnienia określony w § 1 rozpoczął bieg na nowo. Uwzględniając fakt, iż powód wniósł pozew 12 grudnia 2014 roku pogląd Sądu Okręgowego, iż roszczenie powoda uległo przedawnieniu jest błędne.

Nieuprawniony jest zarzut naruszenia przez Sąd I instancji art. 509 § 1 – 2 k.c. w zw. z art. 805 § 1 k.c. oraz art. 827 § 1 k.c. Przede wszystkim należy podnieść, iż Sąd Okręgowy nie kwestionował legitymacji czynnej powoda. W motywach zaskarżonego orzeczenia, Sąd ten wprost wskazuje, iż źródłem uprawnienia J. P. po stronie powodowej w sprawie jest umowa cesji praw z umowy ubezpieczenia pomiędzy (...) S.A., a J. P., A. P. (1) oraz A. P. (2) zawarta w dniu 12 grudnia 2014 roku.

Ustosunkowując się do podniesionego zarzutu wypada nawiązać do treści umowy ubezpieczenia lotniczego, potwierdzonego polisą Nr (...) (k 10 -11). Jest to umowa ubezpieczenia na cudzy rachunek określona w art. 808 k.c. W umowie tej jako ubezpieczony wskazany jest (...) S.A., ubezpieczającym jest (...), zaś ubezpieczycielem jest strona pozwana. W tego typu umowach osoba, która zawarła umowę z zakładem ubezpieczeń na rzecz osoby uposażonej nie ma legitymacji do żądania spełnienia przez ubezpieczyciela świadczenia na swoją rzecz, pomimo iż jest ona stroną umowy ubezpieczenia, albowiem osobą uprawnioną do otrzymania świadczenia ubezpieczeniowego jest osoba trzecia, na rzecz której została zawarta umowa ubezpieczenia. Art. 827 § 1 k.c. wyłącza jednak odpowiedzialność strony pozwanej jeśli ubezpieczający wyrządził szkodę umyślnie, zaś w przypadku rażącego niedbalstwa odszkodowanie nie należy się, chyba że umowa lub ogólne warunki ubezpieczenia stanowią inaczej lub zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności. Jak wyżej wykazano P. P. (1) wyrządził szkodę wskutek rażącego niedbalstwa, a przeto ubezpieczonemu nie przysługiwałoby odszkodowanie za zniszczony samolot. Z tej przyczyny nie sposób zaakceptować twierdzeń apelującego, że ewentualna strona podmiotowa występująca u ubezpieczającego, a która miałyby wyłączać na gruncie art. 827 § 1 k.c. odpowiedzialność ubezpieczyciela ma wyłącznie skutek pomiędzy tymi podmiotami i nie powinna wykluczać odpowiedzialności odszkodowawczej względem ubezpieczonego, dla którego ewentualna umyślność ubezpieczającego nadal jest zdarzeniem niepewnym, a więc odpowiadającym istocie stosunku umownego, określonego w art. 805 § 1 k.c.

Za bezzasadny Sąd Apelacyjny uznał także zarzut obrazy art. 805 § 1 k.c., art. 827 § 1 k.c. w zw. z art. 355 § 1 k.c., który łączy się z podnoszonym przez odwołującego się zarzutem naruszenia art. 361 § 1 k.c. Oba te zarzuty sprowadzają się w zasadzie do wykazania, iż P. P. (1) w dniu zdarzenia pilotował samolot w sposób właściwy, a przez to nie można przyjąć, iż wyrządził szkodę wskutek rażącego niedbalstwa. Zarzuty te nie są trafne. Na wstępie wypada zaznaczyć, iż rażące niedbalstwo w rozumieniu art. 827 § 1 k.c., w przypadku nieprzewidywania szkody jako skutku działania lub zaniechania, można przypisać danej osobie tylko wówczas, gdy dopuściła się ona przekroczenia podstawowych, elementarnych zasad ostrożności. Chodzi zatem tylko o takie przypadki, gdy osoba postępuje w sposób oczywiście sprzeczny z zasadami bezpieczeństwa powszechnie znanymi i rozumianymi nawet przez osoby o niskim poziomie intelektualnym. Jej zachowanie winno graniczyć z umyślnością. Należy wyraźnie odróżnić "rażące niedbalstwo" od "zwykłego niedbalstwa", czyli takiego zachowania osoby, która przewiduje skutki swojego działania lub zaniechania, lecz spodziewa się, że ich uniknie oraz gdy skutków tych nie przewiduje, chociaż może i powinna je przewidzieć (por. wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 17 listopada 2016 roku, sygn. akt I ACa 1250/16). Z zalegających w aktach sprawy Raportu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz opinii biegłego M. S., których skarżącemu nie udało się skutecznie zakwestionować, wynika iż P. P. (1) pilotując samolot w dniu zdarzenia dopuścił się szeregu uchybień. Nieprawidłowości zachodziły już na etapie przygotowania do lotu. W pierwszej kolejności trzeba zwrócić uwagę, iż na miejscu zdarzenia nie znaleziono dokumentacji meteorologicznej oraz nawigacyjnej przygotowania przelotu. Co więcej, oceniając warunki pogodowe na trasie lotu – wiatr czołowy 25 -30 km/h i lotnisku lądowania jako trudne, czego P. P. (1) był świadomy, a ponadto biorąc pod uwagę kwalifikację pilota (500/5), do realizacji lotu w ogóle nie powinno było dojść. Oprócz tego, pomimo otrzymania od kontrolera informacji o tym, że na lotnisku K. – B. panują znacznie lepsze warunki do lądowania niż na wskazanym przez niego jako zapasowe lotnisku K. – P., pilot z nieznanych przyczyn wybrał do lądowania drugie z nich. P. P. (1) nie posiadał uprawnienia IR(A) pozwalającego na wykonywanie lotów według przepisów IFR w warunkach IMC, jak również nie miał umiejętności wykonywania lotów w nocnych warunkach trudnych w warunkach atmosferycznych (NTWA). O okolicznościach tych

nie poinformował kontrolera lotu. Pilot nieumiejętnie wykonał też podejście do lądowania według systemu ILS. W końcowej fazie lotu nie kontrolował stanu paliwa w zbiornikach statku powietrznego, błędnie operował pokładowymi urządzeniami radiowo –nawigacyjnymi, co doprowadziło do nieudanego podejścia do lądowania na lotnisku K. –P., nie wykorzystał on także systemu ratowniczego CAPS. Powyższe czynniki w pełni uzasadniają tezę, iż zachowania P. P. (1) w dniu 13 listopada 2011 roku stanowiły przekroczenie podstawowych, a wręcz elementarnych zasad ostrożności, a zatem w pełni uzasadniają, iż skutek jego rażącego niedbalstwa odszkodowanie jest niezasadne.

Sąd Apelacyjny nie uznał za trafny zarzut naruszenia art. 827 § 1 in fine w zw. z art. 5 k.c. Z przywołanej normy wnika, iż w przypadku rażącego niedbalstwa odszkodowanie nie należy się, chyba, że umowa lub ogólne warunki ubezpieczenia stanowią inaczej lub zapłata odszkodowania odpowiada w danych okolicznościach względem słuszności. Charakter tej regulacji nie powinien budzić wątpliwości, iż może mieć ona zastosowanie jedynie w wyjątkowych sytuacjach, w których odmowa wypłaty odszkodowania pozostawałaby w sprzeczności z obowiązującym w społeczeństwie systemem wartości, a przez to mogłaby oceniona jako nieetyczna. W ocenie Sądu Odwoławczego w niniejszej całości okoliczności, i to zarówno podmiotowych jak i przedmiotowych, nie prowadził do wniosku, że jakiegokolwiek względy uzasadniają wypłatę odszkodowania powodowi. Dla uznania tego zarzutu apelacyjnego za chybiony nie jest obojętnym, iż odwołujący się w ogóle nie podjął próby szerszego wykazania dlaczego w rozpoznawanej sprawie, pomimo uznania przez Sąd Okręgowy, iż szkoda powstała wskutek rażącego niedbalstwa co skutkowało oddaleniem powództwa, wypłata odszkodowania pomimo to byłaby uzasadniona. Skarżący wskazał jedynie, iż za przyznaniem mu odszkodowania przemawia to, iż w wypadku lotniczym stracił rodziców. Powód pominął jednak okoliczność, iż za ich śmierć otrzymał już od ubezpieczyciela stosowne zadośćuczynienie na co sam wskazał w piśmie z dnia 22 maja 2015 roku (k. 181 -182).

Z tych względów Sąd Apelacyjny na podstawie art. 385 k.p.c. orzekł jak w części dyspozytywnej wyroku.

O kosztach postępowania apelacyjnego Sąd orzekł w oparciu o art. 98 § 1 k.p.c., zgodnie z wyrażoną w tym przepisie zasadą odpowiedzialności za wynik procesu przy zastosowaniu – z korzyścią dla powoda – minimalnej stawki zastępstwa prawnego.

SSA Hanna Nowicka de Poraj SSA Józef Wąsik SSO Izabella Dyka