

UZASADNIENIE

Apelacja pozwanego okazała się zasadna o tyle, że podważyła istnienie podstaw do uwzględnienia powództwa w niniejszej sprawie. Sposób sformułowania zarzutów apelacji daleki był od ideału, choć istota uchybień Sądu Rejonowego została przez skarżącego dostrzeżona.

Odwołanie się apelującego do treści art. 233 § 1 k.p.c. było wadliwe, gdyż nie zostało powiązane z podstawą faktyczną rozstrzygnięcia. Tymczasem zasada swobodnej oceny dowodów dotyczy analizy materiału dowodowego sprawy na użytek ustalenia stanu faktycznego. Skarżący przywołuje w tym zarzucie okoliczności, które uznaje za przesadzające o zwolnieniu przewoźnika z odpowiedzialności za opóźnienie lotu wobec bezspornie istniejącej wady fabrycznej silnika samolotu. Wywody te nawiązują do sposobu zastosowania prawa materialnego i w taki sposób będą analizowane. Sam stan faktyczny kwestionowany nie jest i Sąd odwoławczy przyjął go za własny.

Zarzut naruszenia prawa materialnego zawiera błędnie wskazaną podstawę - art. 5 ust. 1 lit. c ppkt iii) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (zwane dalej "rozporządzeniem" bez bliższego oznaczenia), który nie miał w tym przypadku zastosowania. W każdym razie ani opis zarzutu, ani uzasadnienie apelacji nie nawiązują do istoty przywołanego przepisu. Analiza apelacji jednoznacznie wskazuje na to, że skarżący miał na myśli art. 5 ust. 3 rozporządzenia. Z uregulowania tego wynika, że przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty za odwołany lot, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Innymi słowy, przewoźnik lotniczy zwolni się od odpowiedzialności wobec pasażerów, gdy wykaże łączne spełnienie trzech przesłanek: zaistnienia nadzwyczajnej okoliczności, wystąpienia związku przyczynowego między tą okolicznością a odwołaniem lotu oraz braku możliwości uniknięcia zdarzenia, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Za "nadzwyczajną okoliczność" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia uznać należy te zdarzenia, które nie są nierozzerwalnie związane z systemem funkcjonowania statku powietrznego i nie podlegają skutecznej kontroli przewoźnika (wyrok (...) z 4 maja 2017 r., C-315/15 M. P. v. (...) a.s., EU:C:2017:342, pkt 24). Taką nadzwyczajną okolicznością może być usterka techniczna, a więc nieoczekiwana wada mogąca wpłynąć na bezpieczeństwo lotu. Tyle tylko, że usterki techniczne niezwykle rzadko nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego i jednocześnie pozostają poza skuteczną kontrolą tego przewoźnika. Dlatego szczególne znaczenie mają usterki, które wynikają z wad konstrukcyjnych. Wady takie dotyczą nie jednego samolotu, ale potencjalnie wszystkich maszyn określonego typu. Nie mogą one zostać usunięte przy przeglądach technicznych, które muszą być realizowane w ramach normalnego wykonywania działalności przewoźnika. Jednocześnie wykraczają poza jego skuteczną kontrolę, bo wiążą się z reakcją odpowiedniej instytucji lub producenta.

W przedmiotowej sprawie w kategoriach nadzwyczajnej okoliczności rozpatrywano wadę konstrukcyjną silnika samolotu. Nie ma żadnych wątpliwości, że to właśnie tego typu usterka doprowadziła do odstąpienia od realizacji lotu powódki. Wadę konstrukcyjną silnika ujawniono już w kwietniu 2018 roku, prawie pół roku przed realizacją spornego lotu. Nie oznacza to, że

– jak strona powodowa utrzymywała przez cały czas trwania procesu – od momentu ujawnienia wady konstrukcyjnej silnika nie można mówić

o niespodziewanym problemie technicznym. Powódka opacznie przywołuje

w tym kontekście wyroki (...) z 17 września 2015 r. (van der L., C-257/14, EU:C:2015:618) oraz – zwłaszcza – z 22 grudnia 2008 roku (A. – L. S., C-549/07), które dotyczą konsekwencji zwykłej eksploatacji samolotów i związanych z nią usterek eksploatacyjnych. Wykrycie usterki technicznej podczas obsługi technicznej samolotu lub z powodu braku takiej obsługi pozostaje w ramach normalnego wykonywania działalności przewoźników lotniczych. Nie ma przecież wątpliwości, że takie usterki przewoźnicy lotniczy muszą eliminować w granicach wręcz rutynowej działalności.

Dlatego w sytuacji ich wystąpienia, przewoźnik nie może zwolnić się z tego powodu od odpowiedzialności finansowej wobec pasażerów.

W przypadku wady konstrukcyjnej jest inaczej. Ujawnienie takiej wady może prowadzić do uziemienia wszystkich samolotów danego typu. Ale o uziemieniu decydują stosowne instytucje, a nie przewoźnicy. Jeśli, jak w rozpoznawanym przypadku, do uziemienia samolotów nie dojdzie, wada jest jawna i wymaga podjęcia stosownych działań, które mają zapewnić bezpieczeństwo lotów. Niestety, działania te nie wykluczają możliwości niespodziewanego pojawienia się usterki, która może doprowadzić do odwołania czy zaniechania kontynuowania lotu.

W rozpoznawanej sprawie przewoźnik wykonał narzucone przez producenta specjalistyczne badanie wadliwych silników T. 1000, to jest boroskopię. Badanie doprowadziło do stwierdzenia konieczności wymiany jednego z silników samolotu o znakach SP- (...) i uziemienia tej maszyny

w okresie od 28 maja 2018 roku do 28 czerwca 2018 roku (patrz: str. 3 decyzji z k. 87-88). Później samolot ten realizował kolejne loty, w tym sporny lot do P.. Przy czym następane badania techniczne – których przeprowadzenia powódka nie zakwestionowała – nie wykazały uszkodzeń silników tego konkretnego samolotu. W konsekwencji żadna okoliczność, zarówno

o charakterze technicznym, jak i wynikająca z przepisów o bezpieczeństwie lotów, nie stała na przeszkodzie do dopuszczenia tej maszyny do realizacji przelotu do P. w dniu 11 września 2018 roku. Wtedy pojawiła się niespodziewana usterka, która uniemożliwiła kontynuowanie lotu. Zaistniała więc nadzwyczajna okoliczność, która pozostawała w normalnym związku przyczynowym z przerwaniem realizacji przelotu do P..

Pozostawało zbadanie zaistnienia ostatniej koniecznej przesłanki zwolnienia przewoźnika od odpowiedzialności - braku możliwości uniknięcia zdarzenia, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Chodzi w tym przypadku o racjonalne środki, które przewoźnik lotniczy powinien podjąć nie tylko w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, lecz również zminimalizowania niewygody pasażerów. Na pewno można wymagać od przewoźnika podjęcia wszelkich technicznie i ekonomicznie możliwych do przyjęcia środków. Zupełnie nieracjonalne, niemożliwe do spełnienia, byłoby oczekiwanie utrzymywania floty rezerwowej dla wszystkich lotów z siatki połączeń przewoźnika, zapewnienia w każdej sytuacji realizacji lotów przez innych przewoźników czy eliminowania ze służby maszyn dopuszczonych do lotu, choć dotkniętych wadami konstrukcyjnymi. Rozplanowanie zasobów we właściwym czasie nie powinno wymagać od przewoźnika lotniczego dokonywania nadmiernych poświęceń – zobacz wyrok (...) z 12 maja 2011 r. (E. i R., C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 37). W tym kontekście słusznie podnosił apelujący, że problem z przedmiotowymi silnikami miał charakter globalny i generalnie dotyczył floty dalekiego zasięgu, co utrudniało podejmowanie działań zaradczych, zmniejszało katalog dostępnych środków. Okoliczności sprawy wskazują na to, że w ramach dostępnych racjonalnych środków, przewoźnik nie miał możliwości uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności ani – po ich wystąpieniu – zrealizowania przelotu do P. bez znacznego opóźnienia.

W konsekwencji należało przyjąć, że skarżący skutecznie zarzucił w apelacji błędy w ocenie prawa materialnego związane z pominięciem okoliczności zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Okręgowy uwzględnił apelację pozwanego i zmienił zaskarżony wyrok w oparciu o art. 386 § 1 k.p.c. przez oddalenie powództwa i obciążenie strony przegrywającej kosztami procesu, zgodnie z zasadą wyrażoną w art. 98 k.p.c. Na koszty te złożyły się wynagrodzenie pełnomocnika, wyliczone na podstawie § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r.

w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1800), oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c. Zasądzone koszty obejmują opłatę od apelacji (200 zł) i wynagrodzenie pełnomocnika, które wynika z § 2 pkt 3 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 cyt. rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości.