

Sygn. akt **XXVII Ca 891/21**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 lipca 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	<i>Sędzia Małgorzata Szymkiewicz-Trelka</i>
-----------------	--

po rozpoznaniu w dniu 29 lipca 2021 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa **A. U. i B. U.**

przeciwko **(...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji powodów

od wyroku Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie

z dnia 10 grudnia 2020 r., sygn. akt I C 2631/20

oddalić apelację.

Sygn. akt XXVII Ca 891/21

UZASADNIENIE

Z uwagi, że niniejsza sprawa podlega rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym stosownie do art. 505¹³ § 2 k.p.c. Sąd Okręgowy ograniczył uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Zaskarżone orzeczenie jest prawidłowe i oparte na wynik właściwej w przeważającej mierze oceny zebranego materiału dowodowego. Sąd Okręgowy podziela poczynione przez Sąd Rejonowy ustalenia, a w konsekwencji przyjmuje je za własne. W przedmiotowej sprawie stan faktyczny został ustalony przez Sąd Rejonowy prawidłowo, zgodnie z zasadą swobodnej oceny dowodów, która wymaga, aby sąd oceniał materiał dowodowy w sposób logiczny, spójny i zgodny z zasadami doświadczenia życiowego.

W niniejszej sprawie powód odbył podróż lotem nr (...) z Z. do W.. Przedmiotowy lot odbył się z opóźnieniem wynoszącym ok. 3 godziny i 40 minut.

Okolicznością bezsporną było to, że w trakcie lotu załoga otrzymała sygnał o pożarze w części bagażowej samolotu. Załoga zdecydowała się lądować nieplanowanie w A. w E., co skutkowało koniecznością opróżnienia samolotu z pasażerów, w tym pasażerów niepełnosprawnych, i kontrola części bagażowej w asyście straży pożarnej. Dodatkowo

przyczyną błędnej sygnalizacji była usterka detektora pożaru. Nastąpiło opisywanie usterki, przeładunek bagaży oraz ponowne wpuszczenie pasażerów na pokład.

Powyższe okoliczności były bezsporne między stronami na etapie postępowania apelacyjnego. Strona powodowa podnosząc zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. próbowała zakwestionować kwalifikację powyższych okoliczności jako „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91. Wskazano, że wadliwym jest ocena Sądu polegająca na powyższej usterki przez pryzmat subiektywnej oceny możliwości uniknięcia usterki technicznej, podczas gdy kwestia kontrolowalności usterki technicznej powinna być oceniana według sfer odpowiedzialności i ryzyka. W tym zakresie Sąd odwoławczy stwierdza, że w istocie podniesiony zarzut nie miał na celu podważenia dokonanej przez Sąd I instancji oceny materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie lecz podważenie dokonanej przez Sąd Rejonowy kwalifikacji prawnej.

Opóźnienie w przylocie nie kreuje po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów (dalej jako: rozporządzenie), to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego (vide: ETS w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07). Wobec powyższego przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, wówczas gdy dowiedzie, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynika z nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Na takie właśnie okoliczności, powoływał się pozwany, wskazując na stwierdzoną przez Sąd I instancji, usterkę powodującą konieczność awaryjnego lądowania.. W konsekwencji istotą sporu pozostawała ocena tego czy stwierdzona usterka faktycznie mogła być uznana za „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

Jak wyjaśnił Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawie C-549/07 odnosząc się do pkt 14 preambuły rozporządzenia nr 261/04, wolą ustawodawcy wspólnotowego nie było uznanie samych tych zdarzeń, których wykaz jest zresztą jedynie przykładowy, za nadzwyczajne okoliczności, lecz stwierdzenie, że mogą one takie okoliczności spowodować. Mimo, że ustawodawca wspólnotowy wymienił w tym wykazie "nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu" i mimo, że problem techniczny statku powietrznego można zaliczyć do takich wad, okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za "nadzwyczajne" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas gdy odnoszą się do zdarzenia, które na wzór okoliczności wymienionych w motywie czternastym tego rozporządzenia, nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie ze względu na jego charakter lub źródło.

Dalej wskazano, że problemy techniczne wykryte podczas przeglądu statków lotniczych lub z powodu braku takiego przeglądu nie mogą stanowić, jako takie, „nadzwyczajnych okoliczności”, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004”. Trybunał wyjaśnił również, że „okoliczność, iż przewoźnik lotniczy przestrzegał minimalnych wymogów w zakresie przeglądów statku powietrznego nie może sama w sobie wystarczyć dla wykazania, że ten przewoźnik podjął „wszelkie racjonalne środki” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, a w konsekwencji dla zwolnienia go z ciążącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia”.

W ocenie Trybunału Sprawiedliwości „problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, chyba że

problem ten jest następstwem zdarzeń, które - ze względu na swój charakter lub źródło - nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie”.

W konsekwencji Sąd I instancji zasadnie stwierdził, że istnieją takie problemy techniczne, które mogą być uznane za okoliczności nadzwyczajne - m.in. takie, które ze względu na swój charakter lub źródło nie pozwalają przewoźnikowi na skuteczne nad nimi panowanie, a sąd krajowy powinien w każdej sytuacji dokonać oceny, czy przedstawiona przez przewoźnika lotniczego okoliczność mogła wpłynąć na bezpieczeństwo lotu i czy pewne okoliczności pozostawały poza jego kontrolą.

Mając powyższe na uwadze, w ocenie Sądu Okręgowego, w okolicznościach niniejszej sprawy należało uznać, że stwierdzona przez pozwanego usterka, została spowodowana zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Usterka stanowiącej przyczynę awaryjnego lądowania w niniejszej sprawie, nie była „wpisana” w działalność przewoźników lotniczych. Stwierdzić należy, że zgromadzony w sprawie materiał dowodowy nie dawał podstaw do uznania, że awaria czujników pożarowych była związana ze sposobem eksploatacji samolotu bądź też została stwierdzona (bądź mogła zostać stwierdzona gdyby nie naruszenia po stronie pozwanego w tym względzie) w ramach przeglądu statku powietrznego. Nie sposób zatem uznać, że awaria ta była związana z działalnością przewoźnika lotniczego i aby istniały skuteczne metody panowania nad nią.

Podkreślić należy, że przesłanka z pkt 14 preambuły do rozporządzenia nr 261/04, iż wada winna mieć „nieoczekiwany” charakter. Istotne jest bowiem, że do sfery panowania przez przewoźnika lotniczego nad zaistniałymi okolicznościami należy eksploatacja statku powietrznego i dokonywanie jego przeglądów technicznych, ale także ponoszenie ryzyka gospodarczego w ramach prowadzonej działalności za wystąpienie usterek technicznych, gdy powstają one w związku z eksploatacją statku powietrznego w ramach prowadzonej działalności lotniczej.

W konsekwencji Sąd odwoławczy podzielił spostrzeżenia Sądu I instancji polegające na dokonaniu dystynkcja między usterkami wpisującymi się w powyższe kryteria, a usterkami nieprzewidywalnymi, które powodują mylne wyobrażenie załogi co do bezpieczeństwa i stanu lotu. Sąd Rejonowy zasadnie zwrócił uwagę, że w niniejszej sprawie nawet nie tyle doszło do wykrycia usterki w powietrzu, co doszło do zasygnalizowania załodze lecącego samolotu poważnego zagrożenia w postaci pożaru.

Tym samym skoro usterka mająca miejsce w niniejszej sprawie nie miała charakteru przewidywalnej, wobec braku jej powiązania z okolicznościami łatwymi do przewidzenia a związanymi z eksploatacją statku powietrznego, nie została wykryta w drodze przeglądów technicznych, a ponadto nie była wadą o której wystąpienia pozwany mógł mieć świadomość przed zaplanowaniem lotu, to należy uznać, że wpisywała się ona w usterkę techniczną mającą charakter nadzwyczajnej okoliczności.

Na ocenę nadzwyczajności zdarzenia ma niewątpliwie również wpływ rodzaj (charakter) usterki, która skutkowałą wadliwym poinformowaniem załogi o wystąpieniu w trakcie lotu zdarzeniem mającym istotny wpływ na bezpieczeństwo wykonywanego przelotu. Skutkowało to koniecznością podjęcia zdecydowanych działań polegających na awaryjnym lądowaniu, opróżnieniu statku powietrznego z pasażerów, dokonania kontroli sygnalizowanego zagrożenia i w konsekwencji wynikającego z powyższych okoliczności opóźnienia lotu. Osoby wykonujące lot nie posiadały bowiem innej możliwości zweryfikowania zasadności i realności zagrożenia jak poprzez awaryjne lądowanie, zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom, a następnie naoczne jej zweryfikowanie w asyście straży pożarnej i technika.

Dokonanie powyższych czynności skutkowało dalej idącymi opóźnieniami w podróży, którym to jednak okolicznościom nie można było, racjonalnie oceniając, przeciwdziałać.

Mając na względzie powyższe rozważania, zarzut naruszenia prawa materialnego nie zasługuje na uwzględnienie – prawidłowo przyjęto, iż okoliczności występujące w niniejszej sprawie spełniają przesłanki egzoneracyjnej o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/04.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Okręgowy oddalił apelację na podstawie art. 385 k.p.c..