

Sygn. akt **XXVII Ca 2090/21**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 kwietnia 2022 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Iwona Grzegorzewska
-----------------	-----------------------------------

po rozpoznaniu w dniu 12 kwietnia 2022r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa **M. M., E. M.**

przeciwko **(...) sp. z o.o. w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji powodów

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

z dnia 9 kwietnia 2021 r., sygn. akt I C 2630/20

oddala apelację.

Sygn. akt XXVII Ca 2090/21

UZASADNIENIE

Z uwagi na to, że niniejsza sprawa podlegała rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym i Sąd odwoławczy nie przeprowadził postępowania dowodowego, stosownie do art. 505¹³ § 2 k.p.c. ograniczono uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja powoda jako bezzasadna podlegała oddaleniu.

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

Sąd Okręgowy w całości podzielił ustalenia stanu faktycznego, jak i ocenę dowodów dokonane przez Sąd I instancji i uznaje je za prawidłowe.

Odnosząc się do zarzutów apelacji, w pierwszej kolejności Sąd Okręgowy uznał zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. za chybiony. Podkreślić należy, iż zarzut ten jest uzasadniony jedynie wtedy, gdy skarżący, posługując się argumentami juredycznymi, wykaże, iż sąd rażąco naruszył ustanowione w wymienionym przepisie zasady oceny wiarygodności i mocy dowodów i że naruszenie to mogło mieć wpływ na wynik sprawy. Postawienie zarzutu naruszenia tego przepisu nie może natomiast polegać na zaprezentowaniu przez skarżącego stanu faktycznego, ustalonego przez niego na podstawie własnej oceny dowodów (por. wyrok SN z 7 stycznia 2005 r., IV CK 387/04, Legalis nr 254126). 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. Zarzuty apelacyjne strony powodowej w tym zakresie stanowiły jednak jedynie prezentację własnych ustaleń stanu faktycznego oraz własną interpretację w świetle norm rozporządzenia WE nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r.

Sąd odwoławczy ocenił za chybiony również zarzut naruszenia 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, uznając, że wykładnia przesłanek prowadzących do zwolnienia przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty rekompensaty (art. 7 Rozporządzenia) została przez Sąd I instancji dokonana w sposób prawidłowy.

Sąd Rejonowy przyjmując zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności podkreślił wystąpienie nadzwyczajnej okoliczności, niezależnej od samego przewoźnika, jaką jest sygnalizacja pożaru w części bagażowej. Bowiem, jak słusznie wskazał Sąd I instancji, pożar w czasie lotu, nawet potencjalny wymaga ze strony przewoźnika zdecydowanych działań, bez kalkulacji ewentualnych zysków i strat. Nadto, w okolicznościach niniejszej sprawy, także konsekwencje lądowania na lotnisku w E. oraz długotrwałe wykonywanie czynności przez służby lotniska niewątpliwie pozostawały w związku przyczynowo skutkowym z zaistniałą usterką czujnika i także stanowiły okoliczność pozostającą poza kontrolą przewoźnika, której nie mógł zapobiec.

Podkreślić należy, że w ocenie Trybunału Sprawiedliwości „problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności”, 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 okolicznościach niniejszej sprawy, w ocenie Sądu Okręgowego, 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. 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. 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 nie sposób uznać aby wada, która wystąpiła w statku powietrznym mogła mieć charakter przewidywalny, 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. Z tych względów należy uznać, że wpisywała się ona w usterkę techniczną mającą charakter nadzwyczajnej okoliczności.

Niewątpliwie, w okolicznościach niniejszej sprawy, usterka miała charakter nadzwyczajny i skutkowała wadliwym poinformowaniem załogi o wystąpieniu w trakcie lotu zdarzenia mającego 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 powyższe na uwadze, Sąd Okręgowy oddalił apelację na podstawie art. 385 k.p.c.

Sędzia Iwona Grzegorzewska