

Sygn. akt **XXVII Ca 3192/21**

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 3 sierpnia 2022 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Jan Bołonkowski
Protokolant:	sekr. sądowy Kamila Jankowska

po rozpoznaniu w dniu 3 sierpnia 2022 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa W. B.

przeciwko (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 8 czerwca 2021 r., sygn. akt II C 2636/19

1. oddała apelację,
2. zasądza od W. B. na rzecz (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 450 (czteryście pięćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w instancji odwoławczej.

Sygn. akt XXVII Ca 3192/21

## UZASADNIENIE

Powód W. B. żądał zasądzenia na jego rzecz od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 10 lipca 2018 r. do dnia zapłaty oraz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Jako podstawę roszczenia powód wskazał art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu 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, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004”.

Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie wyrokiem z dnia 8 czerwca 2021 r. oddalił powództwo i obciążył powoda kosztami procesu.

Powód zaskarżył w całości powyższy wyrok apelacją, w której zarzucił naruszenie:

1) art 233 § 1 k.p.c. poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów i błędne uznanie, że będącego przyczyną odwołania lotu wykrycia fabrycznej usterki silnika samolotu nie można było dokonać odpowiednio wcześniej przed przystąpieniem

do wykonania lotu przez przewoźnika, a także błędne przyjęcie, że zdarzenie to nie było możliwe do przewidzenia w sytuacji, gdy pozwany miał wiedzę o możliwych wadach silników (...) już co najmniej od 2015 lub 2016 r., a najpóźniej w kwietniu 2018 r., w związku z czym konieczność dokonania przeglądu technicznego pozwany mógł uwzględnić już dużo wcześniej, planując siatkę połączeń;

2) art 233 § 1 k.p.c. poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów i brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego w konsekwencji uznanie,

że zużycie i ubytki na powierzchni łopatek silnika mały charakter nadzwyczajny

w sytuacji, gdy wady te występowały w silnikach (...) o czym – jak wynika

z zeznań M. L. – przewoźnik wiedział co najmniej od 2015, 2016 roku;

3) art. 233 § 1 kp.c. poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów i brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego oraz pominięcie części zeznań świadka M. L. w zakresie, w jakim świadek ten zeznał, że „ lawina uziemionych silników zaczęła się w 2018 r. Jesteśmy w kontakcie z innymi. Mamy powiadomienia i śledzimy. Dyrektywy zdatności są przez nas analizowane.

My wiedzieliśmy o nich wcześniej niż (...). My jako operator raportujemy,

co znajdziemy ponad normę, co jest opisane w manualach. Wie o tym producent. Wydał stosowny biuletyn. (...) uznała to za poważne i pokryła to dyrektywą zdatności. Ulegają rewizjom dyrektywy. Pierwszy alert pojawił się w 2015 r. lub 2016 r. Ta dyrektywa była z kwietnia 2018 r. To była nasza bezpośrednia odpowiedź wskazana przez (...) oraz „ sprawa rozliczeń między operatorami a (...) nie jest zakończona. (...)naprawia silniki bezkosztowo na zasadzie ustaleń. Po naszej stronie jest koszt demontażu i montażu. (...) naprawia silniki, a my pokrywamy koszty innych czynności naprawczych”;

4) art. 233 § 1 k.p.c. w zw. art 229 k.p.c. poprzez brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego polegający na pominięciu załączonego do odpowiedzi na sprzeciw wydruku ze strony (...), co miało bezpośredni wpływ na ustalenie stanu faktycznego w przedmiocie wiedzy pozwanej o usterkach silnika w 2017 r.;

5) art. 5 ust. 1 lit. c pkt i, ii, iii rozporządzenia nr 261 /2004 poprzez jego niezastosowanie, pomimo iż pozwany miał wiedzę o możliwych wadach silników już co najmniej w kwietniu 2018 r., na co wskazuje sam pozwany, wobec czego konieczność dokonania przeglądu technicznego pozwany mógł uwzględnić już dużo wcześniej, planując siatkę połączeń;

6) art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261 /2004 poprzez błędne zastosowanie i uznanie,

że przewoźnik wykazał, że odwołanie lotu było spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami w sytuacji, gdy miał on wiedzę o możliwych wadach silników już

co najmniej w kwietniu 2018 r., na co wskazuje sam pozwany, wobec czego konieczność dokonania przeglądu technicznego pozwany mógł uwzględnić już dużo wcześniej, planując siatkę połączeń;

7) art. 7 ust. 1 lit. c rozporządzenia nr 261 /2004 poprzez jego niezastosowanie w sytuacji, gdy pozwany nie wykazał, że odwołanie lotu było spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami;

8) art. 98 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia

22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych w sytuacji,

gdy zachodził szczególnie uzasadniony wypadek uzasadniająco zastosowanie art. 102 k.p.c.

Apelujący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i uwzględnienie powództwa oraz zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda zwrotu kosztów postępowania za obie instancje,

w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Pozwany wniósł o oddalenie apelacji i zasądzenie na jego rzecz od powoda zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

### **Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Apelacja nie zasługuje na uwzględnienie.

Co do zasady, Sąd Okręgowy podziela ustalenia faktyczne dokonane przez Sąd pierwszej instancji i przyjmuje je za własne, z dwoma zastrzeżeniami. Mianowicie, wskazane przez Sąd Rejonowy w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku (w części opisującej stan faktyczny): data przeprowadzenia inspekcji silnika „23 października 2018 r.” (czyli ponad cztery miesiące po terminie, w którym miał się odbyć odwołany lot) oraz okres niesprawności tego samolotu „do dnia 5 listopada 2018 r.” – są oczywiście błędne, niemające żadnego umocowania w zebranych materiale dowodowym. Z tego względu w pierwszej kolejności zachodziła potrzeba dokonania przez Sąd odwoławczy prawidłowych ustaleń w tym zakresie.

Zgodnie z instrukcją operacyjną (...) „Biuletyn serwisowy (...)” z dnia 13 kwietnia 2018 r. (k. 44-51 i 105-118 akt sprawy), w przypadku silników (...) przekraczających 300 cykli lotu należało dokonać obowiązkowej kontroli nie później niż do dnia 28 maja 2018 r., a w przypadku silników z mniej niż 300 cyklami lotu – odpowiednio później po tej dacie, po osiągnięciu 300 cykli lotu. Jak wynika z formularza technicznego i załączonej do niego dokumentacji (k. 36 – 40 akt sprawy), w dniu 28 maja

2018 r. pozwany przewoźnik przystąpił do kontroli silnika w samolocie (...), który miał obsługiwać lot powoda. W trakcie tej kontroli stwierdzono wadę prawego silnika (pęknięcie łopatki drugiego stopnia sprężarki pośredniej). Zachodziła konieczność jego wymiany. W dniu 30 maja 2018 r. podjęto decyzję o wycofaniu samolotu ze służby. Silnik wyjęto i wysłano do zakładu remontowego producenta. Ze względu na globalny problem z silnikami tego typu, (...) nie był w stanie niezwłocznie zapewnić niewadliwego egzemplarza do samolotu (...), nastąpiło to dopiero w dniu 28 czerwca 2018 r. i nazajutrz samolot przywrócono do służby. Ze zgromadzonego materiału dowodowego wynika, że przewoźnik podejmował próby pozyskania samolotu zastępczego, zdolnego do wykonania lotu dalekiego zasięgu przez A., ale próby te okazały się nieskuteczne. Nie było możliwości leasingu takiej maszyny, a należące do pozwanego inne samoloty tego typu miały zaplanowane rejsy lub przeglądy techniczne. W tej sytuacji pozwany podjął decyzję o odwołaniu lotu (...), który w dniu 9 czerwca 2018 r. miał się rozpocząć w N., czyli poza portem bazowym tego przewoźnika.

Sąd Okręgowy akceptuje wnioski i oceny prawne Sądu pierwszej instancji przedstawione w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku.

Sformułowane w apelacji zarzuty są niezasadne. W szczególności Sąd pierwszej instancji nie dopuścił się naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. w zakresie, w jakim zarzucił to skarżący. Należy mieć na uwadze, że przepis ten przyznaje sądowi swobodę w ocenie zebranego w sprawie materiału dowodowego, a zarzut naruszenia tego uprawnienia tylko wtedy może być uznany za usprawiedliwiony, jeżeli przedstawione przez sąd rozumowanie jest sprzeczne z regułami logiki bądź z doświadczeniem życiowym. Podkreślić należy, że dla skuteczności zarzutu naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. nie wystarcza twierdzenie o wadliwości dokonanych ustaleń faktycznych, odwołujące się do stanu faktycznego, który w przekonaniu skarżącego odpowiada rzeczywistości. Konieczne jest wskazanie przyczyn dyskwalifikujących postępowanie sądu w tym zakresie. W szczególności skarżąca powinna wskazać, jakie kryteria oceny naruszył sąd przy ocenie konkretnych dowodów, uznając brak ich wiarygodności i mocy dowodowej lub niesłusznie im je przyznając. Co więcej, skuteczne postawienie takiego zarzutu wymaga wykazania, że sąd uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, gdyż to jedynie może być przeciwstawione uprawnieniu sądu do dokonywania swobodnej oceny dowodów. Nie jest natomiast wystarczające przekonanie strony o innej, niż przyjął sąd, wadze (doniosłości) poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie niż ocena sądu. Zwalczenie oceny dowodów nie może polegać tylko na przedstawieniu własnej, korzystnej dla skarżącej wersji ustaleń opartej na jej subiektywnej ocenie, lecz konieczne jest przy posłużeniu się argumentami wyłącznie jurydycznymi wykazanie, że określone w art. 233 § 1

k.p.c. kryteria oceny wiarygodności i mocy dowodów zostały naruszone, co miało wpływ na wynik sprawy. Tego jednak w uzasadnieniu apelacji nie sposób się doszukać.

Niezależnie od powyższego należy zauważyć, że sformułowana w apelacji treść zarzutów naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. wskazuje, iż skarżący myli ocenę materiału dowodowego z oceną prawną stanu faktycznego. Ocena, czy odwołanie lotu zostało spowodowane nadzwyczajną okolicznością w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 i czy została spełniona określona w tym przepisie przesłanka dotycząca podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia opóźnienia, niewątpliwie należy do etapu stosowania prawa materialnego, a ewentualne uchybienia w zakresie subsumpcji ustalonych faktów pod normę prawa materialnego mogą być skutecznie zwalczane jedynie w ramach zarzutu naruszenia prawa materialnego.

Podniesione w apelacji zarzuty naruszenia art. 5 ust. 1 i 3 oraz art. 7 ust. 1 lit. c rozporządzenia nr 261/2004 są niezasadne. Skarżący oparł te zarzuty na argumente,

że pozwany – mając wiedzę o możliwych wadach silników (...) już co najmniej w kwietniu 2018 r. – mógł uwzględnić konieczność dokonania przeglądu technicznego dużo wcześniej, planując siatkę połączeń. Jednakże uzyskanie informacji o wadzie produkcyjnej silników określonego typu nie oznaczało pewności, czy, kiedy i w których silnikach zamontowanych w samolotach eksploatowanych przez pozwanego wada ujawni się

i spowoduje niesprawność urządzenia. Nie zachodziła konieczność natychmiastowego wyłączenia z eksploatacji wszystkich samolotów wyposażonych w tego typu silniki, a jedynie – zgodnie z instrukcją producenta – potrzeba prowadzenia inspekcji w celu zbadania,

czy w konkretnym silniku wystąpiła niesprawność uniemożliwiająca bezpieczne eksploataowanie samolotu. Nie wystarczała jednorazowa inspekcja. Producent zalecił dokonanie pierwszych badań w terminach określonych w instrukcji, zależnych od osiągniętych cykli lotu silnika, a następnie powtarzanie inspekcji w ustalonych odstępach czasu. Pozwany przystąpił do badania silników w samolocie, który miał obsługiwać rejs powoda, przed upływem zaleconego terminu. W wyniku inspekcji rozpoczętej w dniu 28 maja 2018 r. zidentyfikowano niesprawność silnika, która uzasadniała wycofanie go z użytku w celu podjęcia naprawy. Sąd odwoławczy podziela stanowisko Sądu pierwszej instancji, że wykryta w tych warunkach niesprawność silnika, będąca następstwem jego wady produkcyjnej, stanowiła nadzwyczajną okoliczność, której nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków – w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Przepis ten stanowi, że obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Wbrew zarzutowi apelacji, orzekając o kosztach procesu Sąd Rejonowy w sposób prawidłowy zastosował art. 98 k.p.c. W sprawie nie zachodzi bowiem „wypadek szczególnie uzasadniony” uprawniający do nieobciążania kosztami przegrywającego powoda, który proces i związane z nim koszty sam wywołał. W ocenie Sądu Okręgowego, samo przywołane

w apelacji subiektywne przekonanie powoda co do zasadności jego roszczenia, nie jest argumentem wystarczającym do zastosowania art. 102 k.p.c. Trzeba mieć na uwadze, że zakres zastosowania tego przepisu jest ograniczony wykładnią funkcjonalną, nakazującą stosować go wyjątkowo, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, gdy ponoszenie kosztów pozostawałoby w sprzeczności z powszechnym odczuciem sprawiedliwości i zasadami współżycia społecznego. Taka sytuacja nie zachodzi w niniejszej sprawie.

Z powyższych względów apelacja jako niezasadna podlegała oddaleniu na podstawie art. 385 k.p.c.

Na mocy art. 98 § 1 i 3 oraz art. 99 k.p.c. powoda jako stronę przegrywającą obciążono obowiązkiem zwrotu stronie przeciwnej kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym w wysokości ustalonej zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 1 w zw. z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. poz. 1800, z późn. zm.).