

Sygn. akt V ACa 996/12

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 16 stycznia 2013 r.

Sąd Apelacyjny w Gdańsku – Wydział V Cywilny

w składzie:

Przewodniczący:	SSA Maryla Domel-Jasińska
Sędziowie:	SA Jacek Grela (spr.) SA Zbigniew Koźma
Protokolant:	stażysta Aleksandra Ćwiek

po rozpoznaniu w dniu 16 stycznia 2013 r. w Gdańsku na rozprawie

sprawy z powództwa R. T.

przeciwko Aeroklubowi (...) w T.

z udziałem interwenienta ubocznego po stronie pozwanego - A. D. (1)

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Okręgowego w (...)

z dnia 22 sierpnia 2012 r. sygn. akt I C 388/09

uchyla zaskarżony wyrok za wyjątkiem punktu 3 (trzeciego) i w tej części przekazuje sprawę do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w (...) pozostawiając temu Sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego.

Na oryginale właściwe podpisy.

Sygn. akt V ACa 996/12

UZASADNIENIE

Powód R. T. wniósł o zasądzenie od pozwanego Aeroklubu (...) w T. kwoty 150.000zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, ustalenie odpowiedzialności za szkody przyszłe związane ze zdarzeniem ubezpieczeniowym, zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda zwrotu kosztów postępowania według norm przypisanych oraz kosztów zastępstwa procesowego w wysokości 4500 zł.

Dochodzone roszczenia wywodził ze skutków przebytego wypadku lotniczego.

Pozwany Aeroklub (...) w T. w odpowiedzi na pozew wniósł o oddalenie powództwa, zawiadomienie A. D. (1) o toczącym się procesie pomiędzy R. T. a Aeroklubem (...) o zapłatę, wezwanie przypożwanego do wzięcia udziału w sprawie i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa adwokackiego (wraz z opłatą skarbową) według norm przepisanych.

A. D. (1) pismem z dnia 26 maja 2009r. zgłosił interwencję uboczną po stronie pozwanego i wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie od powoda na jego rzecz kosztów procesu według norm przepisanych, uzasadniając, że interwenient ma interes prawny w oddaleniu powództwa, jest bowiem instruktorem działającym na zlecenie pozwanego Aeroklubu i wraz z powodem prowadził szybowiec w chwili zdarzenia. Interwenient zaprzeczył, aby w czasie lotu niewłaściwie gospodarował wysokością lotu po okręgu i nieumiejętnie przeprowadził manewr esowania, co rzekomo stanowiło przyczynę wypadku. Dodał, że orzeczenie wydane w niniejszej sprawie dotyczyć będzie pośrednio także A. D., albowiem w przypadku uwzględnienia powództwa nie można wykluczyć ewentualnych roszczeń regresowych.

Wyrokiem z dnia 22 sierpnia 2012 r., zapadłym w sprawie o sygn. akt I C 388/09, Sąd Okręgowy w (...):

1. zasądził od pozwanego Aeroklubu (...) w T. na rzecz powoda R. T. kwotę 100.000zł (sto tysięcy złotych) z ustawowymi odsetkami od dnia 15 kwietnia 2009r.,
2. ustalił, że pozwany będzie ponosił odpowiedzialność za następstwa wypadku z dnia 13 maja 2006 r. mogące powstać w przyszłości,
3. oddalił powództwo w pozostałej części,
4. nakazał pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w (...) od pozwanego kwotę 9.436zł (dziewięć tysięcy czterysta trzydzieści sześć złotych) tytułem nieuiszczonych kosztów sądowych,
5. nakazał pobrać na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w (...) od powoda z zasądzonych roszczenia kwotę 4.718zł (cztery tysiące siedemset osiemnaście złotych),
6. zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.511,20zł (jeden tysiąc pięćset jedenaście złotych 20/100) tytułem zwrotu części kosztów procesu.

Powyższy wyrok został sprostowany postanowieniem z dnia 6 września 2012 r.

Podjęte rozstrzygnięcie, Sąd Okręgowy uzasadnił w następujący sposób:

Pozwany Aeroklub (...) w T. prowadzi szkolenia pilotów. Powód R. T. był uczestnikiem kursu pilotażu prowadzonego przez pozwanego. Interwenient uboczny A. D. (1) prowadził na zlecenie pozwanego Aeroklubu kurs, w którym uczestniczył powód. Powód odbył Teoretyczny Kurs Szybowcowy zakończony egzaminem w dniu 6.05.2006r. i rozpoczął szkolenie praktyczne. A. D. (1) prowadził zarówno zajęcia teoretyczne jak i praktyczne.

W dniu 13 maja 2006r. powód wykonywał lot szkoleniowy razem z instruktorem A. D. (1) pilotując szybowiec typu (...)(...) o znaku rozpoznawczym SP (...). Około godziny 14:42 w czasie wykonywania manewru „esowania” doszło do zahaczenia skrzydłem o koronę drzewa, w wyniku czego szybowiec wykonał obrót wokół własnej osi i nurkując pionowo w dół zderzył się z

hangarem motolotniowym. Szybowiec przebił dach hangaru i włąbił się do jego wnętrza do miejsca mocowania skrzydeł.

Przyczyną wypadku było niewłaściwe gospodarowanie wysokością w locie po kręgu i nieumiejętne przeprowadzenie manewru „esowania” przez instruktora A. D. (1) oraz niespodziewane wystąpienie silnego podmuchu wiatru i silnego prądu zstępującego. Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było nieuzasadnione zadaniem lotu,

na tym etapie szkolenia, wykorzystanie manewru „esowania”. Doprowadziło to do zahaczenia skrzydłem o koronę drzewa, wykonania obrotu wokół własnej osi przez szybowiec i zderzenia się z dachem hangaru.

W wyniku wypadku powód i interwenient uboczny doznali ciężkich obrażeń ciała i zostali przewiezieni do (...) Szpitala Miejskiego im. (...) w T.. Znajomi z lotniska, instruktorzy, piloci, osoby uczące się pilotażu odwiedzały w szpitalu powoda i A. D. (1). Na lotnisku dyskutowało się o możliwych przyczynach wypadku. W szpitalu był członek Państwowej Komisji (...) w celu przesłuchania powoda i A. D. (1). Obaj poszkodowani byli w ciężkim stanie. Powód nie pamiętał zdarzenia, a interwenient uboczny mówił o tym, co się wydarzyło. Jako przyczynę wypadku wskazywał bardzo duże duszenie.

Sąd Rejonowy w (...) wyrokiem z dnia 28 grudnia 2006 r. - sygn. akt X (...) warunkowo umorzył postępowanie wobec interwenienta ubocznego A. D. (1) stwierdzając, że nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu powietrznym w ten sposób, że niewłaściwie gospodarując wysokością w locie po kręgu i nieumiejętnie przeprowadzając manewr „esowania”, doprowadził do zahaczenia skrzydłem o koronę drzewa, w wyniku czego szybowiec wykonał obrót wokół własnej osi podłużnej i pionowej, po czym nurkując pionowo w dół zderzył się z dachem hangaru motolotniowego, przebijając go i wgłębiając się do wnętrza hangaru do miejsca mocowania skrzydeł, w następstwie czego lecący z nim uczeń - pilot powód R. T. doznał ciężkich obrażeń ciała.

Powód przebywał w (...) Szpitalu Miejskim im. (...) w T. od dnia 13.05.2006 r. do dnia 16.05.2006 r. Wówczas założono powodowi (...). W dniu 16.05.2006

r. powód został przewieziony na dalsze leczenie do Wojewódzkiego Szpitala (...) w T. na Oddział (...), gdzie przeprowadzono następujące leczenie operacyjne:(...) Powód od dnia 25.05.2006r. do dnia 13.06.2006r. ponownie przebywał w (...) Szpitalu Miejskim w T. celem leczenia (...) W dniach od 23.11.2006r. do dnia 04.12.2006r. powód przebywał w (...) Szpitalu Miejskim w T. celem: (...). W dniach od 15.12.2006r. do dnia 21.12.2006r. powód był w Wojewódzkim Szpitalu (...) w T. w celu chirurgicznego (...), (...) strona lewa. (...)

Obecnie na podstawie badania sądowo-lekarskiego oraz w oparciu o przedłożoną dokumentację lekarską u powoda stwierdzono:

- stan po leczeniu chirurgicznym(...)
- stan po złamaniu kości (...)
- osłabioną reakcję(...);
- pourazową niedrożność (...);
- (...);
- stan po operacyjnym zaopatrzeniu (...);
- stan po złamaniu (...)
- stan po (...).

Stały procentowy uszczerbek na zdrowiu powoda z tytułu następstw przebytego urazu ciała wynosi łącznie 30%. Ustalony uszczerbek na zdrowiu ma charakter trwały, gdyż nawet przy prawidłowo prowadzonej opiece medycznej nie należy spodziewać się w przyszłości istotnej poprawy stanu zdrowia powoda.(...)

(...)

(...)

W chwili obecnej powód, w związku z ograniczeniem ruchomości w kończynie górnej lewej wymaga pomocy innych osób przy wykonywaniu czynności wymagających dźwigania oraz precyzji ruchu np. przy wiązaniu krawata czy zapinaniu guzików. Zarówno powrót do pracy, jak również odbycie lotów szybowcem, nie miały negatywnego wpływu na postępy rehabilitacji i stan zdrowia powoda, a wręcz przeciwnie, powrót do pracy jest jedną z istotniejszych form rehabilitacji ruchowej i psychicznej.

W tym stanie rzeczy, Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd I instancji ustalił na podstawie dowodu z zeznań świadków: A. K., W. L., M. M., E. J., W. M., T. L., M. L., N. G., częściowo zeznań świadków: A. H., A. T., P. G. i W. T., dowodu z przesłuchania powoda i częściowo przesłuchania interwenienta ubocznego, zgromadzonej dokumentacji medycznej dotyczącej leczenia powoda, dokumentacji badania zdarzenia lotniczego Państwowej Komisji (...), akt Sądu Rejonowego w (...) X K 1646/06, akt szkody (...), opinii sądowno-lekarskiej (...) w T. CM w B. i uzupełniających opinii ustnych złożonych przez biegłych.

W zasadzie część okoliczności faktycznych była bezsporna. Wprawdzie, w odpowiedzi na pozew, pozwany zakwestionował swoją odpowiedzialność za skutki wypadku - co do zasady - wskazując, że powód nie wykazał, na jakiej podstawie pozwany miałby ponosić odpowiedzialność, ale w trakcie procesu, kiedy sam interwenient uboczny przystępując do sprawy po stronie pozwanego wskazał, że

działał na zlecenie pozwanego, nie zaprzeczył tej okoliczności. Dlatego Sąd meriti ustalił, że pozwany zlecił interwenientowi ubocznemu przeprowadzenie zajęć teoretycznych i praktycznych w ramach prowadzonego przez Aeroklub kursu pilotażu, w którym uczestniczył powód. Wobec powyższego pozwany ponosi odpowiedzialność za skutki działania osoby, której powierzył wykonanie zlecenia.

Jeżeli chodzi o przyczynę wypadku, to tę okoliczność Sąd a quo ustalił na podstawie Raportu Państwowej Komisji (...) stwierdzającego, co było przyczyną wypadku. Sąd oddalił wniosek pełnomocnika pozwanego o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego „specjalisty dysponującego zarówno wiedzą teoretyczną, jak i legitymującego się bogatym doświadczeniem z zakresu pilotażu szybowców, wyrażającym się wielogodzinnym nalotem na tego rodzaju obiektach latających, w celu wszechstronnego ustalenia przyczyn wypadku, ich wzajemnego wpływu na zaistniałe zdarzenie oraz hierarchii i kategoryzacji tych przyczyn w genezie wypadku, ze szczególnym uwzględnieniem ustaleń dotyczących okoliczności zdarzenia, zawartych w materiale dowodowym, zgromadzonym w toku toczącego się przewodu sądowego w niniejszej sprawie” oraz pełnomocnika interwenienta ubocznego o opinię biegłego z zakresu lotnictwa szybowcowego w szczególności celem stwierdzenia, czy powód swoim zachowaniem w krytycznej sytuacji (zablokowanie sterów) przyczynił się do powstania wypadku.

Oddalając wnioski o opinię Sąd a quo kierował się tym, że Państwowa Komisja (...), która podjęła uchwałę ustalającą przyczyny wypadku i sporządziła Raport, przeprowadziła bardzo wnikliwe postępowanie, bezpośrednio po zdarzeniu przesłuchując świadków, przeprowadzając oględziny miejsca zdarzenia, badając dokumenty zarówno dotyczące stanu szybowca, metod szkolenia jak i kompetencji instruktora. Przedmiotem analizy były też warunki meteorologiczne. Członkami komisji były osoby o bardzo wysokich kompetencjach, dysponujące odpowiednią wiedzą teoretyczną i doświadczeniem zawodowym. Przede wszystkim jednak, Sąd meriti oddalił wniosek o opinię biegłego, gdyż teza dowodowa wskazana przez pełnomocnika pozwanego zmierzała do zlecenia biegłemu dokonania ustaleń faktycznych, do czego biegły nie jest powołany. Nie było też podstaw do dopuszczenia dowodu z opinii biegłego na okoliczności wskazane przez pełnomocnika interwenienta

ubocznego, gdyż Sąd orzekający nie ustalił, aby powód swoim zachowaniem -blokowaniem sterów - przyczynił się do wypadku. Dlatego zlecenie opinii, która musiałaby bazować na dotychczasowych ustaleniach nie było potrzebne. Ponadto, kompetencje członków Państwowej Komisji (...) są tak wysokie, że trudno byłoby znaleźć odpowiedniego biegłego, który posiadałby wiedzę dorównującą wiedzy wszystkich członków Komisji .

Sąd a quo nie dał wiary zeznaniom interwenienta ubocznego, że powód zablokował stery i uniemożliwił interwenientowi - instruktorowi sterowanie szybowcem, co doprowadziło do wypadku. Powód nie pamięta dokładnie okoliczności wypadku z uwagi na (...) i jedyną osobą, która relacjonowała zdarzenie od wewnątrz szybowca był interwenient. Pozostałe osoby, które zeznawały na te okoliczności posiadały wiedzę pośrednią, żadna z tych osób nie mogła stwierdzić, że powód zablokował stery. Sąd dał wiarę zeznaniom świadków: A. H., A. T. i P. G., którzy zeznali, że na lotnisku mówiło się o przyczynach wypadku, w tym o zablokowaniu sterów, ale to wcale nie oznacza, że fakt taki miał rzeczywiście miejsce. Sąd I instancji nie dał natomiast wiary zeznaniom świadka W. T. w części, w której zeznał, że już następnego dnia po wypadku A. D. (1) akcentował, że powód zablokował stery. Świadek ten był u A. D. w szpitalu razem z E. J., który nie potwierdził, aby A. D. wspominał o zablokowaniu sterów.

Sąd meriti nie dał wiary zeznaniom interwenienta ubocznego, gdyż sam interwenient przesłuchiwany bezpośrednio po wypadku nie wskazał na tę okoliczność. Wprawdzie, był on w ciężkim stanie, doznał bowiem bardzo poważnych obrażeń i Sąd dał wiarę jego zeznaniom, że nie czytał, bo nie był w stanie, złożonych zeznań, ale jest rzeczą oczywistą, że po takim zdarzeniu w szczególności wskazuje się na tę istotną przyczynę zdarzenia. Tymczasem interwenient złożył logiczne i spójne zeznania wskazujące na to, że był z nim logiczny kontakt i zeznania te mogą stanowić miarodajny materiał dowodowy. Interwenient był przesłuchiwany dwukrotnie przez członka Komisji T. L. i również w czasie drugiego przesłuchania nie powiedział o blokowaniu sterów. Wprawdzie twierdził, że drugie przesłuchanie ograniczyło się tylko do zadania mu konkretnych pytań, ale nie jest wiarygodne, aby nie miał wówczas możliwości wypowiedzenia swojego zdania w tak ważkiej kwestii. Przede wszystkim jednak, Sąd I instancji nie dał wiary jego zeznaniom w tym zakresie, złożonym w charakterze strony, z uwagi na to, że po zapoznaniu się z projektem uchwały Komisji nie złożył zastrzeżenia dotyczącego podania informacji o zablokowaniu sterów przez powoda i nie uwzględnił tej okoliczności przez Komisję. Interwenient zgłaszał inne uwagi, które zostały zapisane i wobec tego nie jest wiarygodne, aby nie powiedział o tak istotnej okoliczności, jaką byłoby blokowanie sterów, gdyby taki fakt miał miejsce. Interwenient twierdził w czasie procesu, że zgłosił tę uwagę, a przesłuchany później w charakterze strony zeznał, że zgłaszał to zastrzeżenie, ale nie zostało ono zapisane, gdyż osoba zapoznająca go z projektem uchwały powiedziała, że uwaga ta i tak nie będzie miała znaczenia. W ocenie Sądu I instancji, wypowiedź ta jest niewiarygodna. Interwenient jest osobą wykształconą, ma duże doświadczenie życiowe i gdyby było tak, jak teraz próbuje to przedstawić, to uwaga o blokowaniu sterów znalazłaby się w protokole. Interwenient był przesłuchiwany w tej sprawie już po tym, jak miał możliwość zapoznania się z aktami Komisji (...) i dlatego zmienił swoją argumentację, wiedział, że nie zgłosił tej uwagi, a sąd dysponuje protokołem z przesłuchania. Ponadto, interwenient nie spodziewał się, że powód wystąpi z roszczeniami i że może ponosić materialną odpowiedzialność za skutki wypadku. Powód nie wystąpił bowiem z roszczeniami bezpośrednio po wypadku, tylko pod namową innych osób znacznie później. Dlatego informacja o blokowaniu sterów pojawiła się dopiero na użytek tego procesu.

Następnie Sąd a quo przypomniał, że zgodnie z art.435§1k.c. prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Sąd meriti uznał, że skoro przyczyną wypadku było niewłaściwe zachowanie się instruktora, popełnione przez niego w czasie lotu błędy, które w powiązaniu z pogarszającymi się nagle warunkami atmosferycznymi doprowadziły do upadku szybowca, a to

spowodowało liczne obrażenia u powoda, to pozwany jako przeprowadzający szkolenie, w którym uczestniczył powód ponosi odpowiedzialność za skutki tego wypadku.

Z kolei, zgodnie z art.445§1 k.c. w razie uszkodzenia ciała lub wywołania rozstroju zdrowia sąd może przyznać poszkodowanemu odpowiednią sumę tytułem zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę. Z

Sąd Okręgowy podkreślił, że zasadniczym problemem w sprawie o zadośćuczynienie jest jego wysokość. Przepisy kodeksu nie zawierają żadnych kryteriów, jakie należy uwzględnić przy ustalaniu wysokości zadośćuczynienia pieniężnego, wypracowała je judykatura. Chodzi tu o krzywdę ujmowaną jako cierpienie fizyczne, jak i cierpienia

psychiczne. Zadośćuczynienie pieniężne ma na celu przede wszystkim złagodzenie tych cierpień. Obejmuje ono wszystkie cierpienia, zarówno już doznane, jak i te, które zapewne wystąpią lub mogą wystąpić w przyszłości. Ma więc ono charakter całościowy i powinno stanowić rekompensatę pieniężną za całą krzywdę doznaną przez poszkodowanego, przyznawaną jednorazowo.

Przy ocenie wysokości zadośćuczynienia pieniężnego, Sąd bierze pod uwagę całokształt okoliczności sprawy, przede wszystkim okoliczności mające wpływ na rozmiar doznanej krzywdy, a zwłaszcza nasilenie i czas trwania cierpień fizycznych i psychicznych (np. pobyt w szpitalu, bolesność, długotrwałość, konieczne dodatkowe leczenie, utrzymujący się ból).... itp. (wyrok SN z dnia 10 czerwca 1999 r. II UKN 681/98). Naprawienie szkody niemajątkowej, tzw. krzywdy, polega na przyznaniu poszkodowanemu odpowiedniej sumy pieniężnej. Wyrażenie "odpowiednia suma" pozostaje w związku z tym, że ze względu na istotę krzywdy nie da się jej wyliczyć w sposób ścisły, w przeciwieństwie do szkody rzeczowej.

Sąd a quo uznał, że kwotą odpowiednią z tytułu zadośćuczynienia za doznane cierpienia i rozstrój zdrowia powoda będzie kwota 100.000zł. Za uznaniem zasadności zadośćuczynienia w takiej kwocie przemawiało wiele okoliczności. Powód w chwili wypadku miał 44 lata, miał plany, marzenia o lataniu, których już nie zrealizuje. Powód w szpitalach przebywał przez miesiąc, (...)

(...)(...)

Sąd orzekający przypomniał, że powód domagał się zadośćuczynienia w kwocie 150.000zł wskazując między innymi na fakt, że w czasie postępowania likwidacyjnego orzecznik (...) stwierdził 88% trwałego uszczerbku na zdrowiu. Z uwagi jednak na fakt, że z czasem, na szczęście dla powoda, stan jego zdrowia uległ tak dużej poprawie, że stały uszczerbek na zdrowiu uległ znacznemu zmniejszeniu w stosunku do ustalonego przez orzecznika (...) i wynosi obecnie 30% (czego powód nie kwestionował), nie było podstaw do uznania, że odpowiednią kwotą zadośćuczynienia w rozumieniu art. 445k.c. jest kwota 150.000zł. Żądanie ustalenia zadośćuczynienia w takiej wysokości było nadmiernie wygórowane. Ustalając wysokości zadośćuczynienia dla powoda, Sąd meriti wziął pod uwagę rozmiar uszczerbku na zdrowiu, jakiego doznał powód, czas, jaki przebywał w szpitalach, okres rehabilitacji, strach, jaki musiał mu towarzyszyć i jego rodzinie w związku z ciężkim stanem zdrowia, może nawet strach o życie, ale również fakt, że już dwa miesiące po wypadku powód wrócił do pracy, a jeszcze wcześniej, w czasie zwolnienia lekarskiego, w razie potrzeby był dowożony do pracy, co świadczy o tym, że jego stan, mimo doznania niekwestionowanych, ciężkich obrażeń, był na tyle dobry, że mógł wykonywać obowiązki zawodowe. Powód był też w stanie po wypadku ponownie wejść do samolotu, do szybowca i odbyć kilka lotów. (...)

Dlatego, w ocenie Sądu Okręgowego, zadośćuczynienie w wysokości 100.000zł uwzględnia wszystkie powyżej omówione przesłanki i jest odpowiednie w rozumieniu art. 445§1 k.c. Biorąc to pod uwagę, na mocy art. 445§1 k.c. Sąd I instancji zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 100.000zł z ustawowymi odsetkami od daty doręczenia pozwanemu odpisu pozwu, gdyż powód nie wykazał, aby wcześniej zwracał się do pozwanego o wypłatę zadośćuczynienia i oddalił powództwo w pozostałej części jako niezasadne.

Następnie, Sąd Okręgowy podkreślił, że ponieważ nie wiadomo, czy w przyszłości mogą nastąpić jakieś dalsze skutki wypadku, ustalono, że za ewentualne dalsze następstwa wypadku mogące powstać w przyszłości pozwany będzie ponosił odpowiedzialność.

O kosztach orzeczono na mocy art.100 k.p.c., stosunkowo je rozdzielając. Powód wygrał proces w 2/3. Powód poniósł koszt zastępstwa procesowego w wysokości 4.500zł. Pozwany poniósł koszt zastępstwa procesowego w kwocie 3.600zł i koszt zaliczki na stawiennictwo świadków w kwocie 866,80zł. Pozwany powinien więc zwrócić powodowi 2/3 poniesionych kosztów w kwocie 3.000zł a otrzymać od powoda 1/3 poniesionych przez siebie kosztów, czyli kwotę 1.488,80zł. Dlatego Sąd a quo zasądził różnicę w kwocie 1.511,20zł.

Jeżeli chodzi o koszty sądowe, to ponieważ powód był od nich zwolniony w całości, koszty za niego ponosił tymczasowo Skarb Państwa. Dlatego, na mocy art. 113 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych Sąd I instancji nakazał pobranie od powoda z zasądzzonego roszczenia kwoty 4.718zł i od pozwanego kwoty 9.436zł.

Powyższe rozstrzygnięcie w całości zaskarżył apelacją pozwany i zarzucając:

I. naruszenie przepisów postępowania cywilnego, mianowicie art. 235 § 1 KPC w związku z art. 278 § 1, poprzez nieuwzględnienie wniosków pełnomocników pozwanego oraz interwenienta ubocznego, o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego, a oparcie się li tylko na ustaleniach Państwowej Komisji (...), której podstawowym zadaniem było ustalenie przyczyny

wypadku lotniczego, nie zaś - jak w tymże postępowaniu - ustalenie kwestii odpowiedzialności odszkodowawczej;

II. naruszenie przepisów postępowania, mianowicie art. 233 § 1 KPC, poprzez dowolną, a nie swobodną, ocenę zabranego materiału dowodowego, a polegającą na przyjęciu, że powód podczas krytycznego wypadku, swoim zachowaniem objawiającym się blokowaniem drążka steru, nie przyczynił się do powstałych szkód i ich zakresu, podczas gdy jak wynika z zebranego materiału dowodowego takim właśnie zachowaniem przyczynił się do utrudnienia wykonywania manewru;

III. mający wpływ na treść rozstrzygnięcia błąd w ustaleniach faktycznych przyjęty za podstawę wyroku, wynikający bezpośrednio z przytoczonych wyżej naruszeń przepisów postępowania cywilnego, a polegający na przyjęciu, że na skalę i wielkość obrażeń u powoda wyłącznie winny jest interwenient uboczny, podczas gdy, pomimo komendy „ja ląduję” utrudniał wykonanie manewru poprzez blokowanie drążka steru, co znacząco przyczyniło się do skali i wielkości szkód będących podstawą roszczenia powoda;

ewentualnie, z daleko idącej ostrożności procesowej, w przypadku nie uwzględnienia powyższych zarzutów:

IV. naruszenie prawa materialnego, a mianowicie art. 445 KC, poprzez zasądzenie kwoty 100.000,00 zł tytułem zadośćuczynienia, podczas gdy zdaniem pozwanego, przy ocenie wielkości trwałego uszczerbku na zdrowiu w trakcie postępowania likwidacyjnego wynoszącego 88%, oraz uszczerbku tego przyjętego na potrzebę niniejszego postępowania wynoszącego 30%, oraz wnoszonej przez powoda kwocie początkowej, kwota ta ma charakter nadmierny;

wniósł o:

1) uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji, ewentualnie o:

2) zmianę niniejszego wyroku poprzez zmniejszenie kwoty odszkodowania i orzeczenia zgodnie z art. 445 § 1 k.c. sumy odpowiedniej.

Sąd Apelacyjny ustalił i zważył, co następuje:

Apelacja pozwanego okazała się uzasadniona.

W zakresie postępowania dowodowego w procesie cywilnym występuje swoista gradacja uchybień formalnoprawnych.

W pierwszej kolejności, podlegają analizie zarzuty dotyczące gromadzenia materiału dowodowego. W przypadku braku wadliwości tego etapu postępowania, przedmiotem badania winny być zarzuty dotyczące oceny zebranego materiału dowodowego, dokonanej w granicach zakreślonych dyspozycją art. 233 § 1 i 2 k.p.c. Dopiero właściwie zebrane dowody i prawidłowo ocenione w kontekście zasady swobodnej oceny dowodów, dają podstawę do rozważenia zarzutów dotyczących sprzeczności poczynionych przez sąd orzekający ustaleń faktycznych z treścią zebranego materiału dowodowego.

W przedmiotowej sprawie, pozwany zarzucił m.in. w punkcie I (pierwszym) apelacji, naruszenie przez Sąd I instancji przepisów postępowania, obejmujących szeroko rozumianą problematykę gromadzenia materiału dowodowego. Zatem, ta kwestia wymagała analizy w pierwszym rzędzie.

Podstawą rozstrzygnięcia rzeczonego zarzutu winna być charakterystyka i umiejscowienie w systemie źródeł dowodowych raportu końcowego i uchwały Państwowej Komisji (...).

Należy zauważyć, że analizowany wypadek lotniczy miał miejsce pod rządem obowiązywania ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (w wersji na dzień 13 lipca 2006 r. – Dz. U. Nr 130 poz. 1112 ze zm.), powoływanej w dalszej części uzasadnienia jako „prawo lotnicze”.

Zgodnie z treścią art. 17 ust.1 prawa lotniczego przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja (...), prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych, zwana dalej "Komisją".

Z kolei, w myśl ust. 2 cytowanego artykułu Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu.

Zgodnie z dyspozycją art. 138 ust. 1 prawa lotniczego, po zakończeniu badania Komisja sporządza raport końcowy i podejmuje uchwałę w tym zakresie.

Zatem, Komisja działa przy odpowiednim ministrze, wykonuje swoje zadania w imieniu tego ministra i w konsekwencji, po zakończeniu badania danego zdarzenia, sporządza raport końcowy i podejmuje uchwałę w tym zakresie.

Zarówno, literaturze przedmiotu, jak i w judykaturze, wyróżnia się trzy kategorie dokumentów wyposażonych w moc dowodową dokumentów urzędowych:

1) dokumenty urzędowe, o których mowa w art. 244 § 1 k.p.c., sporządzone w przepisanej formie przez powołane do tego organy władzy publicznej i inne organy państwowe w zakresie ich działania,

2) dokumenty urzędowe, o których mowa w art. 244 § 2 k.p.c., sporządzone przez organizacje zawodowe, samorządowe, spółdzielcze i inne organizacje pozarządowe w zakresie zleconych im przez ustawę spraw z dziedziny administracji publicznej,

3) dokumenty, które nie są wprost dokumentami urzędowymi, nie dotyczą bowiem sfery administracji publicznej i nie zostały sporządzone przez organy państwa, ale z mocy ustawy przyznano im w postępowaniu dowodowym pozycję równorzędną z dokumentami urzędowymi. Do tej grupy zalicza się dokumenty notarialne, dokumenty bankowe i inne; ich cechą charakterystyczną jest ograniczony tematycznie zakres oraz to, że nie zostały sporządzone przez organ władzy publicznej, lecz nadano im moc dowodową równą dokumentom urzędowym (por. M. Manowska „Postępowanie nakazowe i upominawcze” Warszawa 2001, str. 86; uzasadnienie uchwały Sądu Najwyższego z dnia 7 października 2009 r., III CZP 65/09, opublikowanej w OSNC 2010 z. 4 poz. 51).

Zdaniem Sądu Apelacyjnego, skoro Komisja działa przy odpowiednim ministrze i wykonuje swoje zadania w imieniu tego ministra, to w istocie, jej funkcjonowanie jest przejawem działania organów władzy publicznej (tu: ściśle administracji państwowej – rządowej).

W rezultacie, należy przyjąć, że sporządzane przez Komisję raporty końcowe i podejmowane przez Nią uchwały w tym zakresie, są dokumentami urzędowymi w rozumieniu dyspozycji art. 244 § 1 k.p.c.

Ze względu na treść dokumenty urzędowe dzieli się na dokumenty tzw. dyspozytywne (konstytutywne) i deklaratywne (ściśle dowodowe) stanowiące świadectwo określonego faktu. Pierwsze z nich obejmują bezpośrednio określoną czynność prawną i stanowią jej dowód. Natomiast druga kategoria dokumentów tym się charakteryzuje, że odnoszą się one w swej treści do leżących poza nią okoliczności, stanów itd.; tym też tłumaczy się to, że nazywane są

też dokumentami informującymi, narratywnymi (por. K. Piasecki „System dowodów i postępowanie dowodowe w sprawach cywilnych” Warszawa 2010, str. 182).

Mając na względzie powyższy podział oraz charakter działalności Komisji, należy przyjąć, że sporządzane przez Nią raporty końcowe i podejmowane uchwały w tym zakresie, są deklaracyjnymi (informującymi, narratywnymi, sprawozdawczymi) dokumentami urzędowymi.

W związku z powyższym, zarówno raport końcowy Komisji, jak i podjęta uchwała, korzystają z domniemań prawnych, autentyczności, a więc z domniemania, że dokument pochodzi od wystawcy oraz z domniemania zgodności z prawdą oświadczenia organu, od którego dokument pochodzi.

Niewątpliwie, oba powyższe domniemania są wzruszalne.

Należy zauważyć, że w okolicznościach rozpoznawanej sprawy, strony nie próbowały wzruszyć domniemań prawnych związanych z rzeczonymi: raportem końcowym i uchwałą, ale wskazywały na znaczenie prawne tych dokumentów dla rozstrzygnięcia przedmiotowego sporu.

Powyższe zagadnienie wchodzi w zakres instytucji mocy dowodowej.

Jeżeli chodzi o moc dowodową dokumentu urzędowego, wyróżnia się:

- 1) moc formalną (zewnętrzną), dotyczącą tego, że wystawca dokumentu rzeczywiście „zaświadczył urzędowo”,
- 2) moc materialną (wewnętrzną), która dotyczy znaczenia, skuteczności prawnej, zawartego w dokumencie zaświadczenia, jego relewantności z punktu widzenia środka dowodowego.

Kodeks postępowania cywilnego normuje tylko formalną moc dowodową dokumentu, tzn. nakazuje traktować tylko jego treść (zaświadczenie) jako udowodnioną, nie przesądzając znaczenia dokumentu dla wyniku procesu, co wiąże już z materialną

mocą dowodową dokumentu; inaczej mówiąc, materialna moc dowodowa dokumentu urzędowego wyraża się w znaczeniu dokumentu dla okoliczności, która ma być udowodniona (por. K. Piasecki, op. cit., str. 182; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 października 2010 r., III UK 22/10, niepublikowany, zamieszczony w LEX nr 694243).

Należy dodać, że moc dowodowa dokumentu urzędowego wynikająca z art. 244 § 1 k.p.c., przy uwzględnieniu art. 252 k.p.c., polega na domniemaniu zgodności z prawdą oświadczenia uprawnionego organu, zawartego w pochodzącym od niego dokumencie. Z zasady dotyczy to dokumentów o charakterze sprawozdawczym (informującym, zaświadczającym, zawierającym oświadczenie wiedzy), a nie dokumentów o charakterze konstytutywnym (stanowiącym, rozporządzającym), zawierających oświadczenia woli (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 grudnia 2011 r., IV CSK 180/11, niepublikowany, zamieszczony w LEX nr 1102541).

W rezultacie, należało rozważyć kwestię znaczenia środka dowodowego w postaci treści dokumentów urzędowych sporządzonych przez Komisję (raport końcowy i uchwała) dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy.

Na wstępie przypomnieć należy, że ustalenie prawdy (aktualnie materialnej i formalnej) następuje w formach ściśle określonych przez prawo procesowe. Niezachowanie norm dotyczących między innymi postępowania dowodowego i poszczególnych środków dowodowych skutkuje na ogół określoną sankcją procesową. Z reguły, wyrok wydany w warunkach takich uchybień, zostanie uchylony a sprawa przekazana do ponownego rozpoznania (por. K. Piasecki, op. cit., str. 136-137).

Po drugie, w myśl art. 278 § 1 k.p.c. w wypadkach wymagających wiadomości specjalnych sąd po wysłuchaniu wniosków stron co do liczby biegłych i ich wyboru może wezwać jednego lub kilku biegłych w celu zasięgnięcia ich opinii.

W literaturze przedmiotu zgodnie podnosi się, że zarówno judykatura, jak i przedstawiciele doktryny, uznają, że jeżeli tylko ustalenie określonego faktu wymaga wiedzy fachowej, powołanie biegłego jest obligatoryjne. Sąd w tym zakresie w żadnym razie nie może odwołać się ani do własnej wiedzy ani w danej dziedzinie, ani też do innych dowodów przeprowadzonych w sprawie (por. T. Wiśniewski „Przebieg procesu cywilnego” Warszawa 2009, str. 221-222).

W przedmiotowej sprawie, bezspornym winno być, że jej rozstrzygnięcie wymagało sięgnięcia do specjalistycznej wiedzy dotyczącej szeroko rozumianego lotnictwa, w tym zagadnień związanych z wypadkami lotniczymi.

Dlatego też, obowiązkiem Sądu a quo było dopuszczenie dowodu z opinii biegłego o określonej specjalności. Tym bardziej, że wnioski dowodowe złożyli w tym zakresie, zarówno pozwany, jak i interwenient uboczny. Z kolei, decyzja Sądu meriti oddalająca te wnioski została opatrzona zastrzeżeniem w trybie art. 162 k.p.c. (k. 456v akt).

Sąd Najwyższy wielokrotnie wypowiadał się, że ustalenie faktu wymagającego wiadomości specjalnych, jeżeli fakt ten jest sporny, nie jest możliwe na podstawie innych dowodów (świadców, dokumentów itp.) – por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 marca 2010 r., IV CSK 388/09, niepublikowany, zamieszczony w LEX nr 1111021; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 października 2006 r., I CSK 169/06, niepublikowany, zamieszczony w LEX nr 607233; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 listopada 1999 r., I CKN 223/98, opublikowany w Wokandzie 2000 z. 3 poz. 7.

Niewątpliwie, raport końcowy i podjęta w tym zakresie uchwała, jako sprawozdawcze dokumenty urzędowe, mają znaczną wartość dowodową. Jednakże, w sytuacji, gdy rozstrzygnięcie sprawy wymaga wiadomości specjalnych, nie mogą one zastępować opinii biegłego.

W zakresie mocy dowodowej „szczególnych” dokumentów urzędowych wypowiedział się Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 19 maja 2005 r., II CK 710/04, niepublikowanym, zamieszczonym w LEX nr 183603.

Otóż, Sąd Najwyższy wskazał m.in., że co prawda orzeczenia izby morskiej mają poważny walor dowodowy, gdyż jako dokumenty urzędowe wydane zostały przez organ fachowy powołany do orzekania o sprawach z wypadków morskich, to jednak ich moc i wiarygodność sąd powinien ocenić według własnego przekonania na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału.

W ocenie Sądu Apelacyjnego, skoro właściwe rozstrzygnięcie sprawy wymagało wiadomości specjalnych, których mogła dostarczyć jedynie opinia biegłego sądowego lub opinia określonego Instytutu, to brak wyjaśnienia tych zagadnień sprawił, że Sąd a quo nie rozpoznał istoty sprawy.

W konsekwencji, powyższa sytuacja doprowadziła do uchylenia zaskarżonego wyroku i przekazania sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji, na podstawie art. 386 § 4 k.p.c.

Ponownie rozpoznając sprawę, Sąd Okręgowy, po pierwsze, wskaże z jakich dokumentów przeprowadził dowód z akt sprawy dotyczącej przedmiotowego wypadku lotniczego (k. 436 akt).

Pozwany zasadnie zwrócił uwagę, że obowiązujące prawo procesowe nie przewiduje dowodu z akt innej sprawy. W istocie, Sąd orzekający powinien wskazać z jakich konkretnie dokumentów, znajdujących się w aktach innej sprawy, przeprowadził dowód. Przynajmniej, powinny być wskazane karty tych akt.

Dokumentem w rozumieniu art. 244 k.p.c. nie są akta karne w całości, lecz poszczególne protokoły przesłuchań świadków, biegłych, oskarżonych, opinie biegłych itp. zawarte w aktach karnych. Globalne zaliczenie na rozprawie w poczet dowodów obszernych akt innego postępowania, nie przewidziane przepisami k.p.c. może postawić strony w sytuacji zaskoczenia, gdyż nie mogą one przewidzieć, które z dokumentów sąd weźmie pod uwagę przy wydawaniu wyroku. Nieuzyskanie akceptacji stron powoduje naruszenie zasady bezpośredniości postępowania, która stanowi, że sąd orzekający powinien bezpośrednio zetknąć się z materiałem dowodowym, a strony postępowania powinny mieć możliwość uczestniczenia w przeprowadzeniu dowodów (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 listopada 2011 r., IV CSK 142/11, niepublikowany, zamieszczony w LEX nr 1111011).

Po drugie, Sąd meriti powinien uwzględnić wnioski stron o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego bądź odpowiedniego Instytutu. Wydana opinia winna pomóc Sądowi a quo w dokonaniu oceny zebranego materiału dowodowego, w tym również dokumentów urzędowych w postaci raportu końcowego Komisji i podjętej uchwały.

Po trzecie, Sąd I instancji powinien ocenić sprawę z punktu widzenia właściwie zastosowanych norm prawa materialnego.

Otóż, Sąd Okręgowy przyjął jako podstawę podjętego rozstrzygnięcia, co do zasady, dyspozycję art. 435 § 1 k.c. Nie jest to błąd o tyle, że dokonanie wykładni materialnoprawnej podstawy rozstrzygnięcia prowadzi w istocie do art. 435 § 1 k.c. Jednakże, odpowiedniej podstawy prawnej należy poszukiwać w prawie lotniczym.

Otóż, art. 206-207 prawa lotniczego, stanowią materialnoprawną podstawę ewentualnej odpowiedzialności, zarówno pozwanego, jaki i osób, z których winy szkoda powstała.

Już na kanwie przepisów Prawa lotniczego z dnia 31 maja 1962 r., wyjaśniono, że norma zawarta w art. 72 ust. 1 w związku z art. 73 ust. 1, 2 i 4 prawa lotniczego i art. 436 § 1 k.c., mająca szczególny charakter wobec postanowienia art. 430 k.c., samodzielnie reguluje kwestię odpowiedzialności osoby eksploatującej statek powietrzny za szkody spowodowane ruchem tych statków powstałe z winy działających za nie osób, w tym także osób, które przy wykonywaniu czynności związanych z użyciem statku powietrznego podlegają kierownictwu osoby eksploatującej statek powietrzny i mają obowiązek stosować się do jego wskazówek. Taka relacja zachodzi także pomiędzy osobą eksploatującą statek powietrzny a zatrudnionym przez nią na podstawie umowy o pracę dowódcą statku powietrznego. Nie jest to jednak niezależność bezwzględna. Dowódca pozostaje cały czas członkiem załogi i pracownikiem podmiotu eksploatującego statek powietrzny. Do przyjęcia stosunku podporządkowania, o którym mowa w art. 430 k.c. nie jest wymagana podległość wskazówkom przełożonego wydawanym przy wykonywaniu konkretnej czynności, ale wystarczy ogólne podporządkowanie organizacyjne.

Osoba eksploatująca statek powietrzny odpowiada na zasadzie ryzyka za szkody na osobie lub w mieniu wyrządzone przez ruch tych statków o ile nie zajdą okoliczności wyłączające tę odpowiedzialność przewidziane w prawie lotniczym (art. 72 ust. 2) lub w art. 435 § 1 k.c., do którego nawiązuje art. 436 § 1 k.c. Dowódca statku powietrznego odpowiada za własny czyn zawiniony na podstawie art. 415 k.c. solidarnie - na podstawie art. 73 ust. 7 prawa lotniczego - z osobą eksploatującą statek powietrzny, która na podstawie art. 72 ust. 1 prawa lotniczego w związku z art. 436 § 1 k.c. odpowiada na zasadzie ryzyka, także za czyn własny (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 września 2009 r., III CSK 14/09, opublikowany w Palestrze 2009/11-12/275; a także zamieszczony w LEX pod pozycjami 533050 i 532370).

Mając powyższe na względzie, Sąd Apelacyjny orzekł jak w sentencji na podstawie art. 386 § 4 k.p.c., rozstrzygając jednocześnie o kosztach postępowania odwoławczego w oparciu o dyspozycję art. 108 § 2 k.p.c.