

Sygn. akt **V Ca 1530/20**

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 2 lipca 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Bożena Miśkowiec (spr.)
Protokolant:	st. sekr. sąd. Aneta Obcowska

po rozpoznaniu w dniu 2 lipca 2021 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa D. J.

przeciwko (...) S. A. w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

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

z dnia 1 czerwca 2020 r., sygn. akt I C 395/20

I. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że :

- w punkcie pierwszym „oddala powództwo o zapłatę od pozwanego (...) S. A. w W. na rzecz powódki D. J. kwotę 400 (czterysta) euro z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 3 marca 2020 roku do dnia zapłaty”;

- w punkcie trzecim „zasądza od powódki D. J. na rzecz pozwanego (...) S. A. w W. kwotę 917 (dziewięćset siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu”.

II. zasądza od powódki D. J. na rzecz pozwanego (...) S. A. w W. kwotę 650 (sześćset pięćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania w instancji odwoławczej.

Sygn. akt V Ca 1530/20

## UZASADNIENIE

Wyrokiem z dnia 1 czerwca 2020 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie: 1) zasądził od pozwanego (...) S.A. w W. na rzecz powódki D. J. kwotę 400 EUR z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od 3 marca 2020 r. do dnia zapłaty; 2) oddalił powództwo w pozostałej części; 3) zasądził od pozwanego (...) S.A. w W. na rzecz powódki D. J. kwotę 1.117 zł tytułem zwrotu kosztów procesu, w tym kwotę 900 zł tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

Powyższe rozstrzygnięcie zapadło na podstawie następujących ustaleń oraz rozważań poczynionych przez Sąd I instancji.

D. J. miała zaplanowany na dzień 15 grudnia 2018 r. lot łączony na trasie U.- A. - W.. Odcinek z U. do A. był oznaczony numerem (...), a odcinek z A. do W. - numerem (...) ( (...)). Lot był realizowany przez (...) S.A. w W.. Lot z A. do W. został odwołany.

W dniach 14-15 grudnia 2018 r. samolot, który miał wykonać lot z A. do W., pracował w systemie rotacyjnym. W dniu 14 grudnia 2018 r. samolot miał wykonać lot numer (...) na trasie W. - A., który miał rozpocząć się o godzinie 21:50 czasu UTC, a zakończyć o godzinie 02:40 czasu UTC. Następnie dniu 15 grudnia 2018 r. miał być wykonany lot numer (...) ( (...)) na trasie A. - W. w godzinach 07:55 czasu UTC - 13:20 czasu UTC. Lot numer (...) zaplanowany na 14 grudnia 2018 r. został odwołany z powodu niekorzystnej pogody, co spowodowało niemożność wykonania lotu numer (...) ( (...)), zaplanowanego na 15 grudnia 2018 r.

D. J. pismem z 15 października 2019 r. wezwała (...) S.A. w W. do zapłaty odszkodowania w związku z odwołanym lotem w terminie 30 dni od dnia doręczenia wezwania.

Odległość między lotniskami w A. i W., mierzona po ortodromie, wynosi powyżej 1500 kilometrów.

Sąd I instancji nie uwzględnił wniosku o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego wywodząc, że powódka nie kwestionowała okoliczności, których ten dowód dotyczył i nie podważała samej treści złożonych przez pozwanego wydruków. Wskazywała jedynie, że okoliczności powoływane przez pozwanego nie dotyczyły bezpośrednio spornego lotu, a poprzedniego lotu z rotacji, stąd nie można ich zakwalifikować jako okoliczności nadzwyczajnych w rozumieniu rozporządzenia numer 261/2004. Ocena, czy były to okoliczności nadzwyczajne w rozumieniu powołanego aktu prawnego, należała do Sądu i nie wymagała wiedzy specjalnej. Takiej wiedzy wymagałoby niewątpliwie odczytanie wydruków dołączonych do sprzeciwu, gdyby strona przeciwna je kwestionowała - co w niniejszej sprawie nie miało miejsca. Wydruk określony przez pozwanego jako „depesza (...)” ma formę, która nie pozwalała ustalić, kto go sporządził; kto dostarczył dane zawarte w tym wydruku i czy odzwierciedlają one stan faktyczny, wydruk mógł zostać wygenerowany w dowolnym momencie, w tym także na potrzeby postępowania. Wobec powyższego w ocenie sądu nie mógł stanowić miarodajnego dowodu w sprawie, a powoływanie biegłego celem odczytania zawartych w nim danych byłoby o tyle bezprzedmiotowe, że biegły mógłby rozszyfrować jego treść ale dalej brak byłoby pewności, że sama podstawa sporządzenia opinii stanowiła wiarygodny, obiektywny dowód.

Sąd I instancji uznał powództwo za zasługujące na uwzględnienie w przeważającej części.

Podstawą uwzględnienia powództwa był art. 7 ust. 1 litera b) 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. Ochrona na podstawie przepisów powołanego rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także lotów stanowiących część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty rozporządzenia). 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 (art. 5 ust. 3 rozporządzenia). Do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów traktuje się jak pasażerów odwołanych lotów (por. Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

Pozwany nie kwestionował, że powódka posiadała potwierdzoną rezerwację na lot. Nie negował także samego faktu odwołania lotu. Podnosił natomiast, że odwołanie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia). Pozwany powoływał się na pogodę uniemożliwiającą lot i brak zapasowych lotnisk potrasowych, które mogły zostać uznane za odpowiednie w godzinach, w których miał odbyć się sporny lot.

Pozwany w ocenie sądu I instancji nie udowodnił, aby przyczyną odwołania lotu (...) ( (...)) z dnia 15 grudnia 2018 r. było zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności. Zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia ciężar udowodnienia,

że odwołanie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, spoczywa na przewoźniku lotniczym. Z twierdzeń zawartych w sprzeciwie oraz dołączonych do niego dowodów wynika, że przyczyną odwołania spornego lotu było tak naprawdę odwołanie lotu z poprzedniego odcinka rotacji. Nie ulegało wątpliwości, że przewoźnicy lotniczy mają bezwzględny obowiązek stosowania się do poleceń wydawanych przez organy kontroli ruchu lotniczego oraz organy zarządzające danym lotniskiem. Jeśli więc przedmiotowe polecenia - spowodowane niekorzystną pogodą czy brakiem możliwości zapewnienia bezpieczeństwa lotu wynikającym z innych przyczyn - w bezpośredni sposób powodują opóźnienie lub odwołanie danego lotu, to jest to okoliczność nadzwyczajna w rozumieniu rozporządzenia 261/2004, zwalniająca przewoźnika z odpowiedzialności względem pasażera. W niniejszej sprawie nie zaistniała jednak taka sytuacja. Okoliczności na które powoływał się pozwany, bezpośrednio dotknęły lot numer (...) zaplanowany na 14 grudnia 2018 r., poprzedzający sporny lot. Spowodowało to na zasadzie efektu domina odwołanie spornego lotu; skoro bowiem samolot przeznaczony do wykonania spornego lotu w dniu 14 grudnia 2018 r. nie przybył do A., to siłą rzeczy wykonanie nim lotu z A. do W. w dniu 15 grudnia 2018 r. było niemożliwe. Ze zgromadzonych dowodów wynika, że tak naprawdę bezpośrednią przyczyną odwołania skarżonego lotu była organizacja rozkładu lotów przez pozwanego, to jest wykonywanie lotów w systemie rotacyjnym. Na te czynniki pozwany jak najbardziej ma wpływ, a więc skoro spowodowały one odwołanie lotu, to pozwany ponosi z tego tytułu odpowiedzialność względem powódki. Wykonywanie lotów w systemie rotacyjnym jest powszechnym i racjonalnym sposobem organizacji działalności przez przewoźników lotniczych, którzy w ten sposób zapewniają sobie maksymalizację zysków. Oni też powinni ponosić konsekwencje takiego, a nie innego sposobu organizacji działalności. W ocenie Sądu Rejonowego to wyłącznie pozwany odpowiada za sposób organizacji działania swojego przedsiębiorstwa i to on powinien ponosić konsekwencje i ryzyko stosowania rotacyjnego systemu lotów (odwołanie/opóźnienie lotów w rotacji na zasadzie efektu domina w wypadku odwołania/opóźnienia a jednego z lotów z rotacji).

Niezależnie od powyższego nawet gdyby przyjąć, że w sprawie zaistniały nadzwyczajne okoliczności, to pozwany i tak nie udowodnił, że podjął wszelkie racjonalne środki celem uniknięcia ich skutków (art. 5 ust. 3 rozporządzenia). Pozwany powinien zaplanować siatkę połączeń, w tym połączeń na łączonych trasach w taki sposób, aby nawet w przypadku niewielkiego opóźnienia pierwszego odcinka podróży udało się odbyć lot, będący częścią lotu łączonego. Pozwany nawet nie podnosił, nie wykazał, że nie mógł zaplanować siatki połączeń w dniach 14-15 grudnia 2018 r. w inny sposób i takie jej zaplanowanie, jakie faktycznie miało miejsce, było jedynym racjonalnym i możliwym do realizacji sposobem.

Sąd I instancji orzekł o odsetkach od należności głównej na podstawie art. 481 § 1 i § 2 k.c. w zw. z art. 455 k.c.

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu zapadło na podstawie art. 100 zd. 2 k.p.c.

Apelację od powyższego rozstrzygnięcia wywiódła pozwana, zaskarżając wyrok w części odnoszącej się do pkt 1 i 3 wniosła o jego zmianę w części i oddalenie powództwa, zasądzenie kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego od powoda na rzecz pozwanej, według norm przepisanych, ewentualnie jego uchylenie w zaskarżonej części i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Rejonowemu przy uwzględnieniu kosztów postępowania.

Orzeczeniu zarzuciła: 1) naruszenie prawa materialnego, tj. art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt iii) 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 poprzez jego zastosowanie, co w konsekwencji doprowadziło do uznania powództwa i obowiązku wypłaty odszkodowania na rzecz powoda, pomimo, iż w przedmiotowym stanie faktycznym nieregularność powstała w związku z zaistnieniem okoliczności nadzwyczajnych, czyli złej pogody uniemożliwiającej bezpieczne zaplanowanie rejsu powoda oraz rejsu wcześniejszego; 2) naruszenie przepisów postępowania, mających istotny wpływ na rozstrzygnięcie sprawy, tj. art. 278 k.p.c. poprzez oddalenie wniosku dowodowego pozwanej w postaci przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego na okoliczność odczytania (...), (...) oraz (...), która potwierdziła złą pogodą oraz racjonalne środki podjęte przez pozwaną, przy jednoczesnym uznaniu przez sąd, że pozwana

nie udowodniła, że podjęła takie środki; 3) naruszenie przepisów postępowania, mających istotny wpływ na rozstrzygnięcie sprawy, tj. art. 233 k.p.c. poprzez dokonanie dowolnej oceny materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie i pominięcie dokumentu N., który wskazywał na zachowanie dużych odstępów pomiędzy poszczególnymi rejsami czyli zachowanie rezerw przez pozwaną; 4) naruszenie przepisów postępowania, mających istotny wpływ na rozstrzygnięcie sprawy, tj. art. 233 k.p.c. poprzez dokonanie dowolnej oceny materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie oraz uznanie, iż winny opóźnienia był system rotacyjny pozwanej i brak jest związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy rejsem powoda, a rejsem lądującym bezpośrednio przed rejsem powoda w A., podczas gdy pełna analiza materiału dowodowego, wskazuje, że system rotacyjny jest jedynym rozsądnym systemem stosowanym przez przewoźników, umożliwiającym podróże pasażerów na bardzo korzystnych warunkach cenowych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja podlegała uwzględnieniu.

Sąd II instancji podzielił ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd I instancji uznając je za własne, dokonując odmiennej oceny materiału dowodowego sprawy.

Z dokumentów dołączonych do sprzeciwu karty 28 i 29 akt wynika, że zarówno dla lotu o nr. (...) w W. do A. jak również dla lotu dnia następnego o nr. (...) z A. do W. wskazano złą pogodę. Strona czynna procesu nie negocjowała tej okoliczności co do dnia 14 grudnia 2018 r., do pisma z dnia 22 maja 2020 r. strona powodowa dołączyła raport meteorologiczny dla lotniska w A. z 15 grudnia 2018 r. przy czym dokument ten nie mógł być istotnym dla rozstrzygnięcia sprawy skoro w tym dniu na lotnisku w A. nie było samolotu pozwanej, który z uwagi na złe warunki pogodowe nie wyleciał z W. do A. w dniu poprzednim. Ponadto ostateczna ocena warunków pogodowych mająca znaczenie dla bezpieczeństwa lotu należy do przewoźnika, w realiach niniejszej sprawy brak jest materiału dowodowego dającego podstawę dla negocjowania warunków pogodowych stojących u podstaw odwołania lotu o nr. (...), którego odwołanie spowodowało także odwołanie lotu o nr. (...).

W ocenie Sądu Okręgowego, należy zważyć, iż zgodnie z dyspozycją 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: "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." Zatem zdaniem Sądu Okręgowego przedmiotowe odwołanie lotu nie rodzi po stronie strony czynnej procesu prawa do odszkodowania.

W ocenie Sądu Okręgowego niewątpliwie pozwany wykazał ważną przyczynę zwalniającą przewoźnika od odpowiedzialności za opóźniony lot.

Zasadnicze znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy ma w ocenie Sądu II instancji rozważenie, czy odwołanie lotu wynikało z uchwytej przyczyny zewnętrznej. W ocenie Sądu II instancji złe warunki pogodowe są niewątpliwie "uchwytną przyczyną zewnętrzną", a ocena związku przyczynowo – skutkowego przy rotacji lotów została wykazana w realiach niniejszej sprawy złe warunki pogodowe stanowią okoliczność egzoneracyjną, wyłączającą odpowiedzialność odszkodowawczą wobec powódki.

Podnieść należało, że z materiału dowodowego sprawy wynika, iż odwołany został lot z zaplanowanej przez przewoźnika rotacji z W. do A.. W tej sytuacji, pozwany nie miał możliwości przy użyciu innej maszyny zrealizowania lotu relacji A. – W., nie miał też możliwości skorzystania z innej maszyny jego floty, ponieważ takowej na lotnisku w A. nie było. Z tej okoliczności nie sposób jednak stawiać przewoźnikowi zarzutu, ponieważ nie ma możliwości aby każdy przewoźnik na lotniskach docelowych dysponował dodatkowym samolotem. Podkreślenia wymaga, że nie byłoby to możliwe ze względów finansowych, jak również co do przepustowości lotnisk. Konsekwencją odwołania lotu z W. było odwołanie kolejnego odcinka rotacji, skoro samolot, który miał dotrzeć do A. z uwagi za złe warunki pogodowe tam nie doleciał. W tym stanie faktycznym, w następstwie zaistniałych okoliczności, zasadnym jest twierdzenie

pozwanego, że opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Zważyć należało, iż złe warunki meteorologiczne należało zakwalifikować, jako nieprzewidziane zdarzenie ewidentnie pozostające poza kontrolą przewoźnika, którego pozwany nie mógł przewidzieć.

Zasada rotacyjnego korzystania z lotu na długich trasach jest w ocenie sądu odwoławczego z punktu finansów obu stron umowy, jedyną racjonalną organizacją lotów. Wymaganie bowiem od przewoźnika zabezpieczenia dodatkowego samolotu oczekującego na lotnisku na ewentualne odwołanie innego lotu, generowałoby wysokie koszty działalności przewoźnika, nadto stanowiłoby o konieczności umożliwienia każdemu przewoźnikowi parkowania samolotów na każdym lotnisku do lub z którego prowadzi działalność przewozową, co nie byłoby możliwe także z punktu możliwości poszczególnych lotnisk. W konsekwencji, większe koszty działalności przedsiębiorstwa generowałyby wyższe opłaty za bilety, zatem korzystanie z jednego samolotu w relacji tam i z powrotem mając na uwadze zasady ekonomiki należało ocenić za w pełni uzasadnione. Nie można także pominąć w sprawie, że pozwany zapewnił powódce zmianę planu podróży, na porównywalnych warunkach, do jej miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie tj. dnia następnego.

Z tych względów Sąd Okręgowy na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. orzekł jak w sentencji wyroku, rozstrzygając o kosztach postępowania zgodnie z zawartą w art. 98 § 1 k.p.c. zasadą odpowiedzialności stron za wynik procesu.