

Sygn. akt V Ca 598/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 sierpnia 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Agnieszka Łukaszuk

po rozpoznaniu w dniu 25 sierpnia 2021 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa M. Ł. i A. J. (1)

przeciwko (...) z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

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

z dnia 13 lipca 2020 r., sygn. akt II C 85/20

1. oddala apelację;
2. zasądza od (...) z siedzibą w W. na rzecz M. Ł. i A. J. (1) kwoty po 135 zł (sto trzydzieści pięć złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania w instancji odwoławczej.

Sygn. akt V Ca 598/21

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 2 grudnia 2019r. (data stempla pocztowego) M. Ł. i A. J. (1) wnieśli o zasądzenie od (...) S.A. z siedzibą w W. kwoty po 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od tej kwoty, liczonymi od dnia 24 lipca 2019r. do dnia zapłaty. Ponadto wnieśli o zasądzenie kosztów postępowania sądowego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powodów na rzecz pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W toku postępowania strony podtrzymały swoje stanowiska.

Wyrokiem z dnia 13 lipca 2020r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie w pkt I zasądził od pozwanego (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz powodów M. Ł. i A. J. (2) kwoty w wysokości po 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie za okres od dnia 24 lipca 2019 r. do dnia zapłaty, w pkt II zasądził od pozwanego (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz powodów M. Ł. i A. J. (2) kwoty w wysokości 1 117,00 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania sądowego.

Apelację od powyższego wyroku wywiódł pozwany, zaskarżając rozstrzygnięcie

Sądu Rejonowego w całości.

Orzeczeniu Sądu I instancji zarzucił naruszenie:

1. art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt iii) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w zw. z pkt. 14 preambuły 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 lub odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 („Rozporządzenie”) 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 zderzenia samolotu z ptakiem bezpośrednio podczas rejsu powodów w trakcie startu;

2. art. 233 § 1 k.p.c. przez dokonanie dowolnej oceny dowodów zgromadzonych w sprawie, tym samym uznanie, że winne opóźnienia rejsu jest złe zaplanowanie rozkładu lotów przez pozwaną, podczas gdy prawidłowa ocena materiału dowodowego w sprawie, prowadzi do wniosków przeciwnych.

Wskazując na powyższe zarzuty pozwany wniósł o zmianę wyroku poprzez oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W odpowiedzi na apelację, powodowie wnieśli o jej oddalenie w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz od pozwanego kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie.

Z uwagi na to, że niniejsza sprawa podlega rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym, stosownie do art. 505(13) § 2 k.p.c. Sąd Okręgowy ograniczył uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd Okręgowy podziela ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd Rejonowy wskazując iż podjęte rozstrzygnięcie znajduje oparcie w obowiązujących przepisach oraz w wywiedzionych na ich podstawie rozważaniach prawnych.

W pierwszym rzędzie za chybiony należało uznać zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. Przepis ten przyznaje sądowi swobodę w ocenie zebranego materiału dowodowego, zaś zarzut naruszenia tego uprawnienia tylko wtedy można uznać za usprawiedliwiony, jeżeli sąd zaprezentuje rozumowanie sprzeczne z regułami logiki bądź doświadczeniem życiowym. Dla skuteczności zarzutu naruszenia ww. przepisu nie wystarcza samo twierdzenie o wadliwości dokonanej oceny. Jeżeli zaś z określonego materiału dowodowego sąd wyprowadza wnioski logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, to ocena sądu nie narusza reguł swobodnej oceny dowodów i musi się ostać, choćby w równym stopniu na podstawie tego samego materiału dowodowego dawały się wysnuć wnioski odmienne (por. wyrok SN z dnia 27 września 2002 r., II CKN 817/00). Zwalczanie oceny dowodów nie może polegać tylko na przedstawieniu własnej, korzystnej dla apelującego wersji ustaleń opartej na jego 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. Apelujący nie sprostął powyższym wymogom, zaś apelacja stanowi jedynie polemikę z oceną materiału dowodowego dokonaną przez Sąd I instancji.

Nie zasługuje na uwzględnienie, także zarzut naruszenia 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 lub odwołania lub dużego opóźnienia lotów. Stosownie do ww. przepisu w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania

od obsługującego przewoźnika lotniczego, chyba że: i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowanym czasem odlotu, ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny po planowanym czasie odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowanym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowanym czasie przylotu. Zgodnie z art. 7 w/w rozporządzenia, w przypadku odwołania do powyższego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: 250 euro- wszystkich lotów o długości do 1 500 kilometrów, 400 euro- dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1 500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1 500 do 3 500 kilometrów (art.7 ust 1 lit. b);600-euro dla wszystkich innych lotów (art. 7 ust 1 lit. c)

Jak zostało wskazane w treści zaskarżonego wyroku Sądu I instancji w wyrokach Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 art. 5,6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jako pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art.7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Jednakże obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie (lotu) jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 można uznać zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się, jako nieodłączny element, w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne panowanie nad nimi, przy czym te dwie przesłanki muszą być spełnione kumulatywnie (wyroki: z dnia 4 kwietnia 2019 r., G., C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 20; z dnia 12 marca 2020 r., F., C-832/18, EU:C:2020:204, pkt 38).

Ponadto stosownie do art. 6 k.c. strona wywodząca z danego faktu skutki prawne powinna fakt ten udowodnić.

Sąd Okręgowy podziela w pełni stanowisko Sądu I instancji, że pozwany nie wykazał faktu zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, które spowodowały opóźnienie lotu, a których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Sąd Rejonowy w zaskarżonym wyroku prawidłowo wskazał, że w myśl art. 5 ust 3 rozporządzenia nr 261/2004 pozwany w żaden sposób nie wykazał, aby bezpośrednią przyczyną opóźnienia lotu T.-K. w dniu 23 lipca 2019r. były nadzwyczajne okoliczności. Sąd Okręgowy w pełni podziela stanowisko Sądu I instancji, że przewoźnik lotniczy ponosi ryzyko związane z prowadzoną działalnością gospodarczą w razie wystąpienia okoliczności, które mogą być przyczyną opóźnienia lotu. Sąd I instancji słusznie podniósł w treści zaskarżonego orzeczenia, że nie może być uznana za okoliczność nadzwyczajną kwestia powstałych komplikacji w siatce połączeń realizowanych przez dany samolot. Okoliczność dotycząca planowania rotacji lotów samolotu nie jest okolicznością pozostającą poza jakąkolwiek kontrolą ze strony przewoźnika lotniczego. W przedmiotowej sprawie zaistniałe ograniczenia w przestrzeni powietrznej wystąpiły na skutek dwóch zdarzeń dotyczących lotu bezpośrednio poprzedzającego lot powodów tj. usterki technicznej oraz zderzenia z ptakiem.

Możliwość powołania się przez przewoźnika lotniczego na „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ na poprzedni i lot wykonywany przez niego za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lotu lub odwołania lotu nie budzi wątpliwości i została przesądzona przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 11 czerwca 2020 r., sygn. C -74/19. Pamiętać jednakże należy, iż w tym samym wyroku, Trybunał wskazał, że z uwagi nie tylko na cel, o którym mowa w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004, polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu

ochrony pasażerów, lecz również na brzmienie art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, powołanie się na taką nadzwyczajną okoliczność zakłada istnienie bezpośredniego związku przyczynowego między wystąpieniem tej okoliczności, która miała wpływ na poprzedni lot, a opóźnieniem lub odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu odsyłającego w świetle znanych mu okoliczności faktycznych i z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego.

Co istotne również, odnosząc się w tym miejscu do treści przywoływanego przez stronę pozwaną wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 4 maja 2017 r., sygn. C -315/15, wskazać należy, iż Trybunał wskazał w nim, że w sytuacji, w której opóźnienie wynoszące w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny jest następstwem nie tylko nadzwyczajnej okoliczności, ale także innej, nienależącej do tej kategorii okoliczności, zadaniem sądu krajowego jest ustalenie, czy w odniesieniu do części opóźnienia, co do której przewoźnik lotniczy twierdzi, że jest ona następstwem nadzwyczajnej okoliczności, przewoźnik ten udowodnił, że owa część opóźnienia jest następstwem nadzwyczajnej okoliczności, której nie można było uniknąć, mimo że podjęte zostały wszelkie racjonalne środki, i w odniesieniu do której podjął on wszelkie racjonalne środki zmierzające do uniknięcia jej następstw. Dopiero w wypadku udzielenia na powyższe pytanie odpowiedzi twierdzącej zadaniem tego sądu będzie odliczenie od łącznego czasu opóźnienia lotu w chwili lądowania na lotnisku docelowym opóźnienia będącego następstwem owej nadzwyczajnej okoliczności.

Na gruncie powyższych rozważań stwierdzić należy, że pozwany nie wykazał bezpośredniego związku przyczynowego pomiędzy powstałym opóźnieniem a nadzwyczajną okolicznością, a to na nim spoczywał ciężar dowodu w tym zakresie. Z całą pewnością nie można bowiem stwierdzić, iż opóźnienie przekraczające 3 godziny wywołało jedynie zderzenie z ptakiem. Jak wynika z materiału dowodowego zebranego w aktach sprawy zaistnienie usterki technicznej spowodowało opóźnienie 2 godz. 50 minut, a jak słusznie wskazuje się w odpowiedzi na apelację, lot w rotacji jeszcze przed zderzeniem z ptakiem wystartował z opóźnieniem ponad 3 godzin. Powyższe powoduje, iż nie ma możliwości ustalenia czy w przypadku gdyby nie doszło do zderzenia z ptakiem opóźnienie lotu powodów zostałoby faktycznie skorygowane i nie doszłoby do przekroczenia 3 godzin przewidzianych rozporządzeniem. Nie można bowiem tracić z pola widzenia czynności operacyjnych związanych z przygotowaniem i startem lotu powodów, zaś margines 10 minut jest tak niewielki, że w łatwy sposób mógłby zostać przekroczony. Nie sposób zatem twierdzić, iż do opóźnienia lotu uprawniającego powodów do odszkodowania doszło wyłącznie na skutek zderzenia z ptakiem. W przypadku gdy ewentualna okoliczność nadzwyczajna wystąpiła po okoliczności obciążającej przewoźnika lotniczego, wyliczenie czasu opóźnienia jaki wygenerowały poszczególne zdarzenia następuje dużo więcej trudności i jest dużo bardziej skomplikowane. Z tego względu przewoźnik musi przedstawić niebudzące wątpliwości dowody, iż opóźnienie lotu nie miało związku z innym zdarzeniem, od niego zależnym, nie zaś opierać się na przypuszczeniach.

W okolicznościach faktycznych przedmiotowej sprawy przewoźnik nie wykazał również, że podjął dostosowane do sytuacji środki, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponuje, w celu uniknięcia, o ile to tylko możliwe, odwołań lub znacznego opóźnienia lotów. Tymczasem to na przewoźniku spoczywa obowiązek zaplanowania siatki lotów w taki sposób, aby wykonać rejs zgodnie z ramami czasowymi. Przewoźnik lotniczy, ponieważ jest zobowiązany do podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, powinien rozsądnie na etapie planowania lotu uwzględnić ryzyko opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem takich okoliczności. Powinien w związku z tym przewidzieć określoną rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności (wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 2011-06-12, C-294/10). Planowanie częstotliwości rejsów samolotu i występujących pomiędzy nimi przerw w ich odbywaniu jest sposobem organizowania prowadzonej działalności przez przewoźnika lotniczego, dlatego pozostaje pod jego kontrolą. Nie można zatem w skutkach sposobu planowania rotacji samolotu przez skarżącego upatrywać okoliczności wyłączających jego odpowiedzialność odszkodowawczą za opóźnienie lotu.

Podsumowując, w ocenie Sądu Okręgowego, przyczyną opóźnienia lotu powodów był opóźniony przylot samolotu z rotacji. Pozwany nie zdołał natomiast wykazać, że w stosunku do tego lotu nie mógł podjąć czynności, które mogłyby

zapobiec opóźnieniu, jak również, że część opóźnienia, przekraczająca 3 godziny, ma wyłączny związek ze zderzeniem w ptakiem, której to okoliczności pozwany nie mógł zapobiec.

Mając powyższe na uwadze, w oparciu o art. 385 k.p.c. Sąd Okręgowy oddalił apelację.

O kosztach postępowania w instancji odwoławczej Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 2 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie w brzmieniu uwzględniającym zmiany wprowadzone Rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z dnia 3 października 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie opłat za czynności adwokackie.