

Sygn. akt **V Ca 691/21**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 października 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Wiesława Śmich
Protokolant:	st. sekr. sąd. Aneta Obcowska

po rozpoznaniu w dniu 5 października 2021 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa **M. M.**

przeciwko (...) **S. A. z siedzibą w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

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

z dnia 25 listopada 2020 r., sygn. akt I C 5190/19

1. oddała apelację;
2. zasądza od (...) **S. A. z siedzibą w W.** na rzecz **M. M.** kwotę 135 (sto trzydzieści pięć) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego w instancji odwoławczej.

Sygn. akt V Ca 691/21

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 3 października 2019 r. **M. M.** wniosła o zasądzenie na swoją rzecz od (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 250 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 23 maja 2019 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym zwrotu kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. W uzasadnieniu pozwu powódka wskazała, iż przysługuje jej względem pozwanego odszkodowanie na podstawie 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, z tytułu odwołania lotu zaplanowanego na dzień 22 maja 2019 r. na trasie ze S. do W., realizowanego przez pozwanego przewoźnika.

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powódki kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. Pozwany przyznał, że lot ze S. do W. (nr rejsu (...)) został odwołany. Wskazał jednak, że do odwołania lotu doszło z powodu nadzwyczajnych okoliczności, które wyłączają odpowiedzialność przewoźnika. Rejs na ww. trasie miał być wykonywany samolotem

(...) o znakach rejestracyjnych SP- (...). W trakcie wykonywania przeglądu samolotu bezpośrednio przed rejsem dostrzeżono ślady zderzenia samolotu z ptakami. W związku z tym zaistniała konieczność wykonania przeglądu specjalnego. Ponieważ lotnisko w S. nie posiadało certyfikowanych mechaników, którzy mogliby wykonać przegląd na tym typie samolotu, konieczne było sprowadzenie ekipy technicznej z W., samolot do tego czasu musiał zostać uziemiony. Jak wskazała pozwana, do zdarzenia doszło bezpośrednio przed skarżonym rejsem poza bazą pozwanej, w związku z czym pozwana nie miała możliwości zorganizować leasingu samolotu. Jednocześnie pozwana zapewniła rezerwy czasowe pomiędzy rejsami w rotacji. Wcześniejszy lot w rotacji z W. do S. o numerze (...) wylądował o godzinie 20:53 czasu UTC, zaś rejs powódki rozpoczął się o godzinie 4:10 czasu UTC. Przy tym, w związku z faktem, że zdarzenie nie było wyczuwalne, a lądowanie nastąpiło w porze nocnej, ślady ptaka nie zostały wykryte od razu. Pozwana wskazała również, że powódka otrzymała bezpłatną zmianę rezerwacji i podróż odbyła w tym samym dniu; pierwszym dostępnym rejsiem pozwanej (...).

Wyrokiem z dnia 25 listopada 2020 r., sygn. akt I C 5190/19, Sąd Rejonowy zasądził od pozwanej na rzecz powódki kwotę 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 11 czerwca 2020 r. do dnia zapłaty, oddalił powództwo w pozostałym zakresie i zasądził od pozwanej na rzecz powódki kwotę 387 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Apelację od wyroku Sądu pierwszej instancji wniosła strona pozwana, skarżąc go w całości. Orzeczeniu Sądu Rejonowego zarzuciła naruszenie:

- art. 233 § 1 kpc w zw. z art. 230 kpc poprzez brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego i błędne przyjęcie, iż u podstaw odwołania rejsu (...) legła decyzja pozwanej o sprowadzeniu certyfikowanych mechaników z W. do S. uprawnionych do przeglądu samolotu(...) a ponadto sam przegląd mógł zostać wykonany wcześniej przez innych specjalistów, podczas gdy w dacie skarżonego rejsu na lotnisku w I. nie przebywali certyfikowani mechanicy uprawnieni do wykonania przeglądu samolotu (...) o numerach (...) a ponadto okoliczność ta nie była kwestionowana przez powoda, a w konsekwencji wyciągnięcie wniosków nielogicznych i sprzecznych z treścią materiału dowodowego, co miało wpływ na treść wyroku;

- art. 233 § 1 kpc poprzez brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego i nieuzasadnione przyjęcie, iż sprowadzenie certyfikowanych mechaników z W. do S. w celu dokonania przeglądu samolotu (...) był wyłącznie wyborem pozwanej, podczas gdy pozwana nie miała takiego wyboru i zmuszona była do sprowadzenia tychże mechaników z W., z uwagi na fakt, iż na lotnisku w I. nie było mechaników posiadających uprawnienia do przeglądu samolotu (...) o numerach (...) a w konsekwencji wyciągnięcie wniosków nielogicznych i sprzecznych z treścią materiału dowodowego, co miało wpływ na treść wyroku;

- art. 233 § 1 kpc poprzez brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego i nieuzasadnione przyjęcie, iż procedura pt. (...) jest wewnętrzną procedurą pozwanej i pozwany miał wybór innej procedury przywrócenia samolotu do użytku, podczas gdy procedura pt. (...) jest dokumentem wydanym przez producenta samolotów (...) i pozwana ma bezwzględny obowiązek do jej stosowania w przypadku zderzenia tego typu samolotów z ptakiem a ponadto jest to jedyna procedura, którą stosuje pozwana w tym zakresie, a w konsekwencji wyciągnięcie wniosków nielogicznych i sprzecznych z treścią materiału dowodowego, co miało wpływ na treść wyroku;

- art. 233 § 1 kpc poprzez błędną ocenę i uznanie, że dowód w postaci raportu (...) nie jest miarodajny do wykazania faktu, że mechanicy w S. nie mieli kwalifikacji do przeprowadzenia przeglądu specjalnego samolotu(...) podczas gdy dowód ten został uznany za Sąd za wiarygodny, autentyczny i nie budzący wątpliwości, a w konsekwencji poczynienie ustaleń faktycznych sprzecznych z treścią materiału dowodowego zebranego w sprawie, co miało wpływ na treść wyroku;

- art. 233 § 1 kpc poprzez brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego i nieuzasadnione przyjęcie, iż pozwana nie wykazała, że procedura przeprowadzenia przeglądu została przeprowadzona w sposób wymagany w tego rodzaju sytuacjach i nie była ona zależna jedynie od wyboru pozwanego, podczas gdy z materiału dowodowego wynika, iż procedura na podstawie której pozwana zobowiązana jest do przeprowadzenia przeglądu samolotu wynika

z instrukcji (...), która nie jest procedurą pozwaną, bowiem jest nałożona ogólnie przez producenta tego rodzaju samolotów, a w konsekwencji wyciągnięcie wniosków nielogicznych, co miało wpływ na treść wyroku;

- art. 233 § 1 kpc poprzez brak wszechstronnego materiału rozważenia materiału dowodowego i uznanie, iż pozwana nie podjęła środków celem uniknięcia skutków okoliczności nadzwyczajnej, podczas gdy pozwana podjęła szereg działań zaradczych celem uniknięcia skutków okoliczności nadzwyczajnej polegających na zaplanowaniu siatki połączeń z odpowiednimi przerwami pomiędzy rejsami (...) oraz (...) oraz zaproponowaniu powodowi zmiany planu podróży w najszybszym możliwym terminie, w konsekwencji wyciągnięcie wniosków nielogicznych, co miało wpływ na treść wyroku;

- art. 7 ust. 1 lit. c) 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 [dalej: „Rozporządzenie”], poprzez jego błędne zastosowanie i uznanie, iż w niniejszej sprawie zachodzą przesłanki uprawniające powoda do odszkodowania z tytułu odwołania (...) i w konsekwencji zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kwoty 250 euro tytułem odszkodowania, podczas gdy w niniejszej sprawie wystąpiły okoliczności nadzwyczajne, których przewoźnik nie mógł uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków;

- 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 [dalej: „Rozporządzenie”], poprzez nieprawidłowe uznanie, iż w niniejszej sprawie nie ma on zastosowania, gdyż strona pozwana nie wykazała, iż w niniejszej sprawie rejs (...) został odwołany z powodu wystąpienia okoliczności nadzwyczajnej, a ponadto pozwana nie wykazała, iż podjęła działania tytułem wszelkich racjonalnych środków, podczas gdy zderzenie samolotu (...) z ptakiem i następnie obowiązek wykonania przeglądu technicznego samolotu spełniają przesłanki pozwalające uznać tego rodzaju zdarzenie za okoliczność nadzwyczajną a także działania podjęte przez pozwaną celem uniknięcia skutków okoliczności nadzwyczajnej mieszczą się w granicach pojęcia wszelkich racjonalnych środków, a w konsekwencji zasądzenie odszkodowania na rzecz pozwaną;

Z uwagi na powyższe zarzuty pozwana wniosła o zmianę zaskarżonego wyroku w całości i oddalenie powództwa, zasądzenie kosztów postępowania za II instancję, w tym kosztów zastępstwa procesowego od powoda na rzecz pozwaną, według norm przepisanych oraz ponowne rozstrzygnięcie o kosztach procesu za I instancję; ewentualnie, na wypadek stwierdzenia, że Sąd I instancji nie rozpoznał istoty sprawy lub gdy wydanie wyroku wymagałoby przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości, na podstawie art. 386 § 4 k.p.c. pozwana wniosła o uchylenie w całości zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi Rejonowemu dla m. st. Warszawy w Warszawie przy uwzględnieniu kosztów dotychczasowego postępowania.

Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie.

Z uwagi na to, że niniejsza sprawa podlegała rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym, stosownie do treści art. 505¹³ § 2 k.p.c., Sąd Okręgowy ograniczył uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd odwoławczy w całości podzielił ustalenia faktyczne Sądu pierwszej instancji, przyjmując je za własne i czyniąc integralną częścią poniższych rozważań.

Kluczową dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy jest kwestia czy zderzenie samolotu z ptakiem stanowi nadzwyczajną okoliczność wyłączającą odpowiedzialność odszkodowawczą przewoźnika za odwołanie lotu. W ocenie Sądu Okręgowego w realiach niniejszej sprawy nie można było, na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego

uznać, aby odwołanie rejsu (...) było następstwem zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3. Rozporządzenia nr 261/2004.

W rozpoznawanej sprawie, w ocenie pozwanego przewoźnika, zdarzeniem nadzwyczajnym było zderzenie samolotu z ptakiem, do którego doszło w dniu 21 maja 2019 r. podczas rejsu bezpośrednio poprzedzającego odwołany lot ze S. do W. wyznaczony na dzień 22 maja 2019 r., na godzinę 4:10 UTC, w ramach zaplanowanej rotacji i będąca skutkiem tego zderzenia konieczność wykonania przeglądu specjalnego.

Sąd pierwszej instancji uznał, że zderzenie samolotu z ptakiem wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, niemniej pozwana nie wykazała, że podjęła dostosowane do sytuacji środki, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponowała, w celu uniknięcia, o ile to tylko możliwe, odwołania lotu, wobec czego nie zwolniła się z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania.

Zdaniem Sądu Okręgowego zderzenia samolotu z ptakami zdarzają się na tyle często, że stanowią część zwykłej działalności przewoźnika i nie noszą cechy nadzwyczajnej okoliczności zwalniającej go z odpowiedzialności za opóźniony lub odwołany lot.

Jak wskazano w Wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (2016/C 214/04), podstawową zasadą art. 5 ust. 1 lit. c) jest konieczność wypłaty odszkodowania, jeżeli pasażer nie został poinformowany o odwołaniu z odpowiednim wyprzedzeniem. Jednak nawet wówczas odszkodowania nie trzeba wypłacać, jeżeli przewoźnik może dowieść, zgodnie z art. 5 ust. 3, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (zob. pkt 3.2.6. Wytycznych).

W powołanych Wytycznych wskazano też, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania przewoźnik musi jednocześnie wykazać: 1. istnienie nadzwyczajnych okoliczności, tj. zdarzenia o charakterze nieprzewidywalnym, zewnętrznym i niemożliwym do uniknięcia, których nie mógł uniknąć, nawet gdyby podjął wszystkie racjonalne środki w tym celu, 2. związek między zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności a opóźnieniem lub odwołaniem, oraz 3. fakt, że takiego opóźnienia lub odwołania nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 wskazał, że artykuł 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 należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty pojęciem "nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu tego przepisu, 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. Zawarta w M. w dniu 28 maja 1999 r. konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego nie ma przy tym rozstrzygającego znaczenia dla wykładni okoliczności uzasadniających zwolnienie przewoźnika z obowiązku wypłacenia odszkodowania, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Trybunał zauważył też, iż częstotliwość występowania problemów technicznych u przewoźnika lotniczego sama w sobie nie stanowi czynnika przesądzającego o istnieniu lub braku "nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, zaś okoliczność, iż przewoźnik lotniczy przestrzegał minimalnych wymogów w zakresie przeglądów statku powietrznego, nie może sama w sobie wystarczyć dla wykazania, że ten przewoźnik podjął "wszelkie racjonalne środki"

w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, a w konsekwencji dla zwolnienia go z ciążącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia.

Zdaniem Sądu Okręgowego z uwagi na to, że zderzenia samolotu z ptakami zdarzają się często, uznać należy, że stanowią część zwykłej działalności przewoźnika. Niemniej jeśli nawet przyjąć, że takie zdarzenie stanowi okoliczność nadzwyczajną, to rację ma Sąd Rejonowy, iż strona pozwana nie wykazała, że podjęła dostosowane do sytuacji środki, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponowała, w celu uniknięcia, o ile to tylko możliwe, odwołania lotu, wobec czego nie zwolniła się z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania.

W tym miejscu podkreślić należy, iż Sąd odwoławczy nie kwestionuje tego, że pozwana ma bezwzględny obowiązek stosowania procedury wydanej przez producenta samolotów (...) w przypadku zderzenia tego typu samolotów z ptakiem, a więc winna korzystać z pomocy jedynie wykwalifikowanych mechaników, jednak nie oznacza to, że jest zwolniona z obowiązku zapewnienia odpowiedniego serwisu w miejscu przylotu/odlotu samolotu. Jak słusznie zauważył Sąd Rejonowy do zderzenia samolotu z ptakiem doszło podczas wcześniejszego lotu w rotacji, który zakończył się w dniu 21 maja 2019 r. o godzinie 20:53 UTC, zaś fakt zderzenia stwierdzono dopiero bezpośrednio przed rejssem (...), który był zaplanowany na godzinę 4:10 UTC następnego dnia, a więc po upływie około 7 godzin od zakończenia poprzedniego rejsu w rotacji. Mając na uwadze, iż zderzenia z ptakami zdarzają się stosunkowo często, przewoźnik powinien był dokonać przeglądu niezwłocznie, co z pewnością pozwoliłoby skrócić czas niezbędny na dokonanie przeglądu.

Niezależnie jednak od tego, nie sposób nie zauważyć, że skoro przewoźnikowi doskonale znane były procedury, które należy wdrożyć w przypadku zderzenia samolotu z ptakiem, to przewoźnik winien był zapewnić obecność wykwalifikowanych mechaników na miejscu w S.. Okoliczności zatem dokonania zbyt późnego przeglądu, jak też niezapewnienia niezbędnej obsługi na miejscu obciążają stronę pozwaną jako przewoźnika, który odpowiada za organizację lotu i z całą pewnością nie mogą obciążać pasażerów i powodować zwolnienia z odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika.

Powyższe okoliczności, w ocenie Sądu, świadczą o niewłaściwej organizacji działalności przewoźnika. Dowodzą, że pozwana spółka nie była w ogóle przygotowana na podjęcie środka zaradczego w postaci, koniecznego w tej sytuacji, przeglądu maszyny. Nie była bowiem w stanie zorganizować niezbędnych czynności umożliwiających start samolotu.

Mając na uwadze powyższe, stwierdzić należy, że podniesione w apelacji zarzuty okazały się niezasadne. Sąd Rejonowy prawidłowo uznał, że powódce przysługuje zryczałtowane odszkodowanie przewidziane w art. 7 ust. 1 lit. rozporządzenia nr 261/2004.

Z tych względów, Sąd Okręgowy na podstawie art. 385 k.p.c. apelację oddalił.

O kosztach postępowania w instancji odwoławczej Sąd Okręgowy postanowił na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c., zasądzając na rzecz strony powodowej wynagrodzenie zawodowego pełnomocnika według przepisów Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności adwokackie z dnia 22 października 2015 r., obowiązującego w dacie wniesienia apelacji.