

**Sygn. akt V Ca 3042/21**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 14 lutego 2023 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny - Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Bożena Miśkowiec

po rozpoznaniu w dniu 14 lutego 2023 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa (...) S.A. z siedzibą w W.

przeciwko (...) Spółce z o.o. z siedziba w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 28 maja 2021 r. sygn. akt I C 3054/20

1) oddala apelację;

2) zasądza od powoda (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz pozwanego (...) Spółce z o.o. z siedziba w W. kwotę 450 zł. (czterysta pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania w instancji odwoławczej.

**Sygn. akt V Ca 3042/21**

## UZASADNIENIE

(...) S.A. z siedzibą w W. wniósł przeciwko (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. o zapłatę kwoty 400 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 29 grudnia 2019 roku do dnia zapłaty oraz o zwrot kosztów postępowania według norm przepisanych, wskazując że poprzednik powoda - S. M. (1), zawarł z pozwanym przewoźnikiem lotniczym umowę przewozu, na podstawie której w dniu 13 października 2019 roku miał podróżować z H. do W.. Lot faktycznie się odbył, ale pasażer miał dotrzeć do miejsca docelowego z opóźnieniem przekraczającym 3 godziny.

W dniu 21 sierpnia 2020 roku referendarz sądowy w Sądzie Rejonowym dla m. st. Warszawy uwzględnił w całości żądanie pozwu, wydając nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym.

Pozwany złożył sprzeciw od nakazu zapłaty, skarżąc go w całości i domagając się oddalenia powództwa oraz zasądzenia na jego rzecz od powoda zwrotu kosztów postępowania według norm przepisanych.

Wyrokiem z dnia 28 maja 2021 roku, sygn. akt II C 3054/20, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie oddalił powództwo.

Sąd meriti ustalił, że w dniu 30 lipca 2019 roku, S. M. (1) zawarł z (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. umowę udziału w imprezie turystycznej. Umowa, oprócz samej imprezy turystycznej, obejmowała także rezerwację rejsów lotniczych z

W. do H. i z powrotem. Lot powrotny, o numerze (...) miał miejsce 13 października 2019 roku. S. M. (1) stawił się na lotnisku miejsca wylotu o wyznaczonej przez przewoźnika godzinie i prawidłowo dokonał odprawy.

Odległość pomiędzy lotniskiem miejsca wylotu w H. a lotniskiem miejsca przylotu w W., liczona po ortodromie, jest większa niż 1500 kilometrów, ale nie przekracza 3500 kilometrów.

W dniu 26 października 2019 roku, S. M. (1) zawarł z powódką umowę przelewu wierzytelności, której przedmiotem było roszczenie o wypłatę zryczałtowanego odszkodowania z tytułu opóźnionego lotu, przeniesione na (...) S. A. z siedzibą w W.. Pozwany został zawiadomiony o dokonaniu cesji i wezwany do uiszczenia spornej kwoty w terminie 7 dni od dnia doręczenia korespondencji. Wezwanie pozostało bez odpowiedzi przewoźnika, mimo że zostało mu prawidłowo doręczone w dniu 18 listopada 2019 roku.

Na zgodny wniosek dowodowy stron, Sąd Rejonowy zwrócił się do Przedsiębiorstwa Państwowego (...) z siedzibą w W., celem uzyskania informacji o wymiarze opóźnienia samolotu realizującego rejs o numerze (...) w dotarciu do miejsca docelowego. Jak wynika z pisma otrzymanego od tego podmiotu, rzeczywiście doszło do opóźnienia przedmiotowego rejsu lotniczego w dotarciu do miejsca docelowego, ale nie przekroczyło ono 3 godzin.

Pozwany dążył także do wykazania, że opóźnienie rejsu o numerze (...) nie przekroczyło 3 godzin poprzez dowód z dokumentów w postaci wydruków historii tego lotu oraz siatki operacyjnej realizowanych przez siebie lotów. Dowody z tych dokumentów Sąd Rejonowy pominął w całości, wskazując że są to wyłącznie dokumenty prywatne - zgodnie z brzmieniem art. 245 k.p.c. oraz a contrario art. 244 k.p.c. i tym samym nie mogą stanowić przekonującego, a w każdym razie jedyne, dowodu na powoływane okoliczności.

Oddalając powództwo w całości, Sąd I instancji stwierdził, że strona powodowa nie wykazała, iż rejs lotniczy jej poprzednika prawnego dotarł do miejsca docelowego z opóźnieniem w wymiarze przekraczającym 3 godziny.

Apelację od wyroku Sądu Rejonowego wniósł powód, skarżąc go w całości. Orzeczeniu Sądu I instancji zarzucił:

1. błąd w ustaleniach faktycznych, mający wpływ na wynik sprawy, polegający na ustaleniu faktu niezgodnego z rzeczywistym stanem rzeczy, a mianowicie, że:

- opóźnienie lotu (...) nie przekroczyło trzech godzin,

- czas zaciągnięcia hamulca jest równoważny z czasem otwarcia drzwi samolotu, który to czas jest miarodajny do ustalenia wymiaru opóźnienia;

2. naruszenie art. 7 ust. 1 lit. a 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 w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 4 września 2014 r., sygn. C-452/13 oraz wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 1 października 2020 r., sygn. C-654/19 poprzez błędną wykładnię i uznanie, że czas zaciągnięcia hamulca („On Block”) jest równoważny z czasem otwarcia drzwi samolotu, podczas gdy te dwa czasy dzieli co najmniej kilka minut, a to czas otwarcia drzwi samolotu jest istotny do ustalenia wymiaru opóźnienia;

3. naruszenie art. 6 k.c. poprzez jego niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że powód nie udowodnił wymiaru opóźnienia i miarodajne są informacje zawarte w piśmie Przedsiębiorstwa Państwowego (...), podczas gdy z w/w pisma wynika, że w/w podmiot posiada jedynie informacje co do ostatecznych planowanych godzin przylotu oraz informacje odnośnie czasu przyziemienia i czasu zaciągnięcia hamulca, podczas gdy miarodajny do ustalenia wymiaru opóźnienia lotu jest czas otwarcia drzwi samolotu;

4. naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego i brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego zebranego w sprawie, wyrażające

się w niezasadnym przyjęciu, że opóźnienie nie przekroczyło trzech godzin względem pierwotnie planowanej godziny przylotu, podczas gdy z dokumentów, w tym w szczególności z pisma Przedsiębiorstwa Państwowego (...) oraz raportu lotu, przedłożonego do akt przez pozwanego, wynika, że czas zaciągnięcia hamulca to 18:48 UTC, a czas zaciągnięcia hamulca nie jest równoznaczny z czasem otwarcia drzwi samolotu, który to czas jest miarodajny do ustalenia wymiaru opóźnienia lotu i ponadto informacje odnośnie planowanej godziny przylotu są niezgodne z informacjami potwierdzonymi przez samego pozwanego i wynikającymi w szczególności z raportu lotu (załącznik do sprzeciwu od nakazu zapłaty).

Powołując się na powyższe zarzuty powód wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i zasądzenie od pozwanego kwoty 400 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 29 grudnia 2019 r. do dnia zapłaty oraz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Nadto, powód wniósł o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z dokumentów w postaci: pisma Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z dnia 31 maja 2021 r. na wykazanie: faktu planowanej godziny startu samolotu wykonującego skarżony lot, planowanej godziny lądowania samolotu wykonującego skarżony lot oraz faktycznej godziny startu samolotu wykonującego skarżony lot, faktycznej godziny lądowania samolotu wykonującego skarżony lot i wymiaru opóźnienia skarżonego lotu, a także dokumentu nazwanego „Raport 13.10.2019 D” na wykazanie faktu rzeczywistego wymiaru opóźnienia, tj. 3 godzin 9 minut - pozwany dołączył ten raport do sprzeciwów złożonych w innych postępowaniach dotyczących dokładnie tego samego lotu. Powód wniósł również o zasądzenie od pozwanego kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych.

W odpowiedzi na apelację pozwany wniósł o jej oddalenie w całości, zasądzenie od powoda kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych oraz oddalenie zawartych w apelacji wniosków dowodowych. Nadto, do odpowiedzi na apelację pozwany dołączył dokumenty w postaci: operacyjnego planu lotu (...) z H. do W. oraz wydruk korespondencji mailowej działu operacyjnego pozwanego.

Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie.

Sąd Okręgowy podzielił i przyjął za własne ustalenia faktyczne Sądu I instancji, czyniąc je integralną częścią poniższych rozważań. Sąd odwoławczy uzupełnił jednak postępowanie dowodowe o zaferowane przez strony dokumenty w postępowaniu apelacyjnym, tj.: pismo Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z dnia 31 maja 2021 r., Raport 13.10.2019 D, operacyjny plan lotu (...) z H. do W. oraz wydruk korespondencji mailowej działu operacyjnego pozwanego. Dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z wymienionych dokumentów nie wpłynęło jednak na zmianę zaskarżonego rozstrzygnięcia, bowiem finalnie strona powodowa nie wykazała, iż rejs lotniczy jej poprzednika prawnego dotarł do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej 3 godziny.

Zdaniem Sądu Okręgowego Sąd Rejonowy właściwie ocenił materiał dowodowy zebrany w sprawie i wyprowadził z niego wnioski, które są poprawne pod względem logicznym oraz zgodne z zasadami doświadczenia życiowego. Do naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. może zaś dojść tylko wówczas, gdy wykazane zostanie, że doszło do uchybienia podstawowym regułom odnoszącym się do oceny wiarygodności i mocy poszczególnych dowodów czyli regułom logicznego myślenia, należytego kojarzenia faktów oraz zasadom doświadczenia życiowego. Co więcej, nawet jeżeli na podstawie zebranego materiału dowodowego można wywieść inną wersję wydarzeń, zgodną z twierdzeniami strony apelującej, ale jednocześnie wersji przyjętej przez Sąd I instancji nie można zarzucić uchybienia podstawowym regułom oceny wiarygodności i mocy poszczególnych dowodów, to stanowisko zawarte we wniesionym środku zaskarżenia będzie tylko polemiką z trafnymi ustaleniami Sądu meriti.

W ocenie Sądu Okręgowego, dokumenty zgromadzone w postępowaniu przed Sądem I instancji, a także dowody zaferowane w postępowaniu apelacyjnym, nie pozwalają na stwierdzenie, iż poprzednik prawny powoda, a więc również powód, był uprawniony do otrzymania odszkodowania na podstawie przepisów Rozporządzenia (WE) Nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku 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. Powód nie wykazał bowiem, iż opóźnienie lotu (...) z H. do W. wyniosło co najmniej 3 godziny, a to na nim, jak słusznie zauważył Sąd Rejonowy, spoczywał ciężar dowiedzenia tej okoliczności.

Sąd odwoławczy w pełni podziela stanowisko apelanta, iż do ustalenia wymiaru opóźnienia miarodajny jest czas otwarcia drzwi samolotu, nie zaś moment przyziemienia czy moment, w którym samolot osiągnął swoją pozycję postojową i zaciągnięto hamulce postojowe względnie umocowano klocki hamujące. Pogląd ten jest już utrwalony w orzecznictwie TSUE, zgodnie z którym art. 2, 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „czasu przylotu” używane do celów określenia wielkości opóźnienia, którego doświadczyli pasażerowie danego lotu, odpowiada chwili, w której co najmniej jedne z drzwi samolotu otwierają się, przy założeniu, że w owym momencie pasażerowie mają prawo opuścić maszynę (por. wyrok TSUE z dnia 4 września 2014 r. w sprawie C#452/13 oraz postanowienie TSUE z dnia 1 października 2020 r. w sprawie C#654/19).

Powyższe nie zmienia jednak faktu, że w okolicznościach niniejszej sprawy powód nie przedstawił takich dowodów, które potwierdziłyby, że opóźnienie przedmiotowego lotu rzeczywiście wyniosło ponad 3 godziny.

Odnosząc się w pierwszej kolejności do Raportu 13.10.2019 D, który został dołączony również przez stronę pozwaną do sprzeciwu od nakazu zapłaty, jak wskazano w odpowiedzi na apelację, raport ten został sporządzony przed wylądowaniem samolotu w W. i nie zawiera informacji o faktycznym opóźnieniu lotu. Dane w nim zawarte dotyczą spodziewanego czasu opóźnienia w momencie, gdy samolot znajdował się w powietrzu. Na konieczność takiego rozumienia treści tego dokumentu wskazuje zdaniem Sądu Okręgowego użyty w nim czas teraźniejszy „przyspieszają na trasie”. Opóźnienie 3h 9 min zostało wskazane jako aktualne na moment sporządzania raportu, gdy samolot był jeszcze w powietrzu, nie świadczy to zaś o końcowym czasie przylotu na lotnisko docelowe.

Do stwierdzenia czy lot był opóźniony niezbędne jest ustalenie nie tylko rzeczywistego czasu przylotu, ale również planowanej godziny przylotu. Strony nie były zgodne co do żadnej z tych kwestii. Z utrwalonej wykładni art. 5-7 rozporządzenia nr 261/2004 dokonywanej przez TSUE wynika, iż pasażerom opóźnionych lotów przysługuje prawo do odszkodowania na mocy tego rozporządzenia w sytuacji, gdy docierają do swojego miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.

Powód twierdził, iż planowy czas przylotu na lotnisko w W. został określony na godzinę 15:29 UTC, zaś pozwany wskazywał na godzinę 15:50 UTC. Powód swoje twierdzenie oparł na załączonej do apelacji kserokopii pisma PAŻP z dnia 31 maja 2021 r. Pozwany odnosząc się do tego dokumentu w odpowiedzi na apelację wskazał, że informacje przekazane przez PAŻP są poprawne, choć nieprecyzyjne, bowiem przewoźnik lotniczy w planie lotu składanym do służb kontroli ruchu lotniczego, w tym do PAŻP nie informuje o planowanych godzinach rejsu rozumianych jako planowane godziny rozpoczęcia i zakończenia lotu, a o przewidywanej długości lotu, która nie uwzględnia kołowania. Na potwierdzenie, iż planowany czas przylotu został określony na godzinę 15:50 UTC przewoźnik zaoferował m. in. operacyjny plan lotu (...) z H. do W. w dniu 13 października 2019 r., który został przedstawiony przez pozwanego organom służb ruchu lotniczego. Z dokumentu tego wynika, iż pozwana zadeklarowała lądowanie samolotu wykonującego przedmiotowy rejs na lotnisku w W. o godz. 15:50 UTC (pozycja (...)). Okoliczność ta wpływa również z załączonej korespondencji mailowej z pracownikami działu operacyjnego pozwanego, w której podano, że rozkładowo rejs miał lądować o 15:50 UTC. Taka godzina wynika także z załączonych przez przewoźnika, jeszcze na etapie postępowania przed Sądem I instancji, pisemnych zeznań złożonych przez S. M. (2) - Kierownika Działu Operacyjnego spółki (...) oraz K. K. – kapitana skarżonego lotu. Zeznania te zostały co prawda złożone w innej sprawie, ale dotyczyły tego samego lotu. Z załączonych do sprzeciwu wydruków z wewnętrznych systemów pozwanego przewoźnika także wynika, iż planowo samolot z H. miał przylecieć tego dnia do W. o godz. 15:50 UTC. Biorąc zatem pod uwagę całość zaferowanych przez strony dokumentów, zarówno w postępowaniu przed Sądem meriti, jak i przed Sądem odwoławczym oraz uwzględniając wyjaśnienia złożone przez przewoźnika w odpowiedzi na apelację odnośnie rozbieżności między planowaną godziną przylotu wskazaną przez PAŻP i stronę pozwaną, Sąd Okręgowy uznał, że planowy czas przylotu na lotnisko w W. został pierwotnie określony na godz. 15:50 UTC. Strona powodowa nie zdołała wykazać, by była to godzina 15:29 UTC.

W ocenie Sądu Okręgowego, przy tak oznaczonym planowym czasie przylotu, nie sposób stwierdzić, by doszło do rzeczywistego opóźnienia lotu wynoszącego co najmniej 3 godziny. Powód podnosił, iż Sąd Rejonowy błędnie ustalił, że czas zaciągnięcia hamulca jest równoważny z czasem otwarcia drzwi samolotu, podczas gdy Sąd meriti nie poczynił takich ustaleń. Jak już wskazano we wcześniejszej części uzasadnienia, Sąd odwoławczy podziela pogląd, iż do ustalenia wymiaru opóźnienia miarodajny jest czas otwarcia drzwi samolotu. Powód nie podał jednak o jakiej godzinie drzwi statku powietrznego zostały otwarte, nie wspominając nawet o udowodnieniu tej okoliczności. Pozwany konsekwentnie zaś podnosił, iż drzwi samolotu zostały otworzone o godz. 18:49 UTC, powołując się na zawartą w depeszy MVT pozycję SI (supplementary information) door open 18:49. Sąd Okręgowy nie odnalazł co prawda takiej informacji w zaoficerowanych przez strony dokumentach, niemniej mając na względzie rozkład ciężaru dowodu i fakt, że powód nie wykazał, by była to inna godzina niż wskazana przez stronę pozwaną, brak było podstaw do przyjęcia, że powód sprostał obowiązkowi wykazania co najmniej 3-godzinnego opóźnienia lotu – czas pomiędzy 15:50 UTC a 18:49 UTC wynosi 2 h 59 min. Roszczenie powoda o zasądzenie kwoty 400 euro dochodzone na podstawie przepisów Rozporządzenia (WE) Nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku nie mogło więc zostać uwzględnione.

W związku z powyższym, wobec bezzasadności podniesionych we wniesionym środku zaskarżenia zarzutów, zarówno naruszenia prawa procesowego, jak i prawa materialnego, w oparciu o art. 385 k.p.c. Sąd Okręgowy apelację oddalił jako niezasadną.

O kosztach postępowania w instancji odwoławczej orzeczono w oparciu o zasadę odpowiedzialności za wynik procesu wynikającą z art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z § 2 pkt 3 i § 10 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności radców prawnych z dnia 22 października 2015 r.