

Sygn. akt V Ca 1626/19

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 5 listopada 2019 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy

w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia (del.) Dorota Walczyk
-----------------	------------------------------

po rozpoznaniu w dniu 5 listopada 2019 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa E. R.

przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 22 stycznia 2019 r., sygn. akt II C 5168/18

I. zmienia zaskarżony wyrok nadając mu następującą treść: 1. zasądza od (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz E. R. kwotę 400,00 (czteryście) euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 5 maja 2018 roku do dnia zapłaty; 2. zasądza od (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz E. R. kwotę 947 zł (dziewięćset czterdzieści siedem) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania w tym kwotę 900 zł (dziewięćset) złotych tytułem zastępstwa procesowego;

II. zasądza od (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz E. R. kwotę 480 zł (czteryście osiemdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania w instancji odwoławczej.

Sygn. akt V Ca 1626/19

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 505¹³ § 2 k.p.c. Sąd Okręgowy nie przeprowadzając postępowania dowodowego i nie zmieniając ustaleń faktycznych zważył co następuje:

Apelacja zasługuje na uwzględnienie w całości.

Istota zagadnienia, które zdeterminowało rozstrzygnięcie w niniejszej sprawie, sprowadza się do odpowiedzi na pytanie, czy nagła choroba kapitana samolotu, wymagająca hospitalizacji, stanowi nadzwyczajną okoliczność zwalniającą przewoźnika z odpowiedzialności z tytułu opóźnionego lotu. Sąd I instancji uznając ww. okoliczność za nadzwyczajną oddalił powództwo.

Sąd Okręgowy oceny tej nie podziela. Zdaniem Sądu Okręgowego, zgromadzony w przedmiotowej sprawie materiał dowodowy oraz już utrwalone w orzecznictwie stanowisko pozwoliły na uznanie, że nieobecność kapitana lotu nie stanowi okoliczności egzoneracyjnej, której nie dało się w żaden sposób przewidzieć, a zwłaszcza której skutkom dla operacji lotniczej nie dało się zapobiec.

Przy ocenie dochodzonego pozwełm roszczenia Sąd II instancji w szczególności miał na uwadze jego podstawę prawną. Jest nią bowiem regulacja zawarta w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (dalej: Rozporządzenie). W myśl art. 5 ust. 1 lit. c ww. Rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego z wyjątkami przewidzianymi w tym przepisie, które nie znajdują zastosowania w niniejszej sprawie. Stosownie do art. 7 ust. 1 Rozporządzenia pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów; b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów; c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b). Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Zgodnie z utrwaloną linię orzeczniczą Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dawniej Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości) przepisy przywołanego Rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów należy traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego Rozporządzenia, jeżeli z powodu w/w lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, tzn. jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Niemniej, takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego (tak Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

Mając powyższe na względzie uznać należało, wbrew stanowisku Sądu I instancji, iż powodowi przysługuje odszkodowanie w kwocie 400 EURO, którego wysokość została określona bezpośrednio w przepisach. Odszkodowanie to jest świadczeniem, którego celem i funkcją jest ryczałtowe zniwelowanie szkody powstałej w wyniku nieprawidłowego (nienależytego) wykonania umowy przewozu lotniczego, zawartej między pasażerem, a przewoźnikiem, poniesionej przez pasażera w związku z odwołaniem/opóźnieniem lotu. Szkada pasażera polega zarówno na straconym czasie i innych niedogodnościach związanych z opóźnieniem lotu – co istotnie stanowi szkodę niemajątkową, niemniej może mieć również charakter szkody majątkowej. Omawiane odszkodowanie ma na celu naprawienie szkody bez konieczności wykazywania zarówno jej rozmiarów, pozostających w normalnym związku przyczynowym z opóźnieniem/odwołaniem lotu, jak też jej charakteru: majątkowego czy też niemajątkowego. Ponadto, wysokość tego roszczenia nie jest uwarunkowana cechami osobistymi uprawnionego pasażera, co niewątpliwie stanowi konieczną cechę zadośćuczynienia. Nie są to roszczenia dochodzone z tytułu dokonanego przez pozwanego deliktu. Niewykonanie lotu lub wykonanie go w innych godzinach niż wcześniej z pasażerem uzgodnione zdecydowanie bardziej podobne jest do niewykonania/nienależytego wykonania umowy, podlegającego reżimowi odpowiedzialności kontraktowej.

Można więc stwierdzić, że odszkodowanie dochodzone na podstawie rozporządzenia nr 261/04 ma charakter mieszany – co oznacza, że zawiera w sobie ryczałtowe naprawienie zarówno szkody majątkowej, jak również krzywdy, wyrządzonej faktem opóźnienia bądź odwołania lotu. Należy wskazać, że strata czasu wiązać się może zarówno z dolegliwością w sferze czysto emocjonalnej, jak również z uszczerbkiem majątkowym, zarówno w postaci

straty rzeczywistej, np. opłaconej doby hotelowej, niewykorzystania w całości opłaconej usługi turystycznej, kosztów parkowania samochodu, kosztów niewykorzystanego biletu na dalszą podróż, kosztów przechowywania, czy też w postaci utraconych korzyści, np. utraconego zarobku. Skoro omawiane odszkodowane przysługujące pasażerowi za opóźniony/odwołany lot, wywodzone z rozporządzenia nr 261/04, stanowi zryczałtowaną karę ustawową za nienależyte wykonanie zobowiązania (umowy) przez przewoźnika lotniczego, służącą „uproszczonej” kompensacji dwojakiego rodzaju uszczerbku: majątkowego i niemajątkowego (co świadczy o mieszanym charakterze roszczenia), to mieści się ono w reżimie odpowiedzialności kontraktowej, a nie deliktowej.

Nie umknęła przy tym uwadze Sądu Okręgowego treść wyroku z dnia 4 maja 2017 r., w sprawie C 315/15, w którym to Trybunał Sprawiedliwości doszedł do wniosku, że 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 w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nim panowanie (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., W.-H., C#549/07, EU:C:2008:771, pkt 23; z dnia 31 stycznia 2013 r., M. C#12/11, EU:C:2013:43, pkt 29; a także z dnia 17 września 2015 r., (...)L., C#257/14, EU:C:2015:618, pkt 36).

Tym samym, w treści art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 przewidziano, że obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, iż odwołanie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą w szczególności zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika". Podkreślenia wymaga, że wobec otwartego charakteru ww. katalogu, zwolnienie przewoźnika od obowiązku wypłaty zryczałtowanego odszkodowania może mieć miejsce także z innych przyczyn, niemniej jednak zawsze muszą mieć one w stosunku do przewoźnika lotniczego charakter zewnętrzny.

Wobec treści wskazanych wyżej przepisów zasadne jest stanowisko, że pozwana Spółka nie dowiodła, iż opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 ww. Rozporządzenia, które uwalniałyby przewoźnika od obowiązku wypłaty odszkodowania. Opóźnienie lotu spowodowane nieobecnością kapitana lotu związaną z jego chorobą należy do przyczyn związanych z organizacją i funkcjonowaniem przewoźnika lotniczego jako przedsiębiorstwa. Organizacja pracy personelu lotniczego, w tym także organizacja zastępstwa na wypadek nieobecności w pracy, należy do okoliczności ściśle zależnych od przewoźnika lotniczego. Nie można uznać za nadzwyczajną okoliczność chorobę jednego członka załogi, nie jest to bowiem zdarzenie zewnętrzne, niezależne od przewoźnika, któremu przewoźnik nie może zapobiec poprzez podjęcie odpowiednich racjonalnych środków i którego nie da się w żaden sposób przewidzieć. Przewoźnik lotniczy na etapie planowania lotów powinien był zorganizować pracę załóg lotniczych w taki sposób, aby choroba jednego pracownika nie wpływała negatywnie na połączenia lotnicze. Zdaniem Sądu II instancji nie zaistniały w sprawie niniejszej okoliczności zwalniające przewoźnika z obowiązku zorganizowania zastępstwa za nieobecnego pilota lotu. Przyczyny opóźnienia lotu nie można zatem uznać za okoliczność nadzwyczajną, zwalniającą pozwanego od odpowiedzialności odszkodowawczej.

Nadto, nie można stracić z pola widzenia treści obowiązującej w polskim procesie cywilnym tzw. zasady ciężaru dowodu, zgodnie z którą ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne (art. 6 k.c.). Tymczasem chcąc wykazać okoliczności ekskulpujące pozwanego nie sprostał ciężącemu na nim obowiązkowi przedstawienia dowodów potwierdzających fakt, iż do opóźnienia lotu doszło z przyczyn nadzwyczajnych, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia racjonalnych środków.

Tym samym uzasadniony okazał się zarzut dotyczący naruszenia przez Sąd Rejonowy art. 233 k. p. c. jak również art. 5 ust. 3 wskazanego rozporządzenia. W konsekwencji Sąd Okręgowy uznał, iż powód w sposób wystarczający wykazał, że ziściły się przesłanki do przyznania mu odszkodowania na podstawie art. 7 powołanego rozporządzenia. Leciwał bowiem lotem opóźnionym o ponad ok. 3 godziny, a dystans mieścił się w przedziale od 1.500 do 3.500 kilometrów co uzasadniało zasądzenie na jego rzecz odszkodowania w wysokości 400 euro.

W przedmiocie odsetek orzeczono na podstawie art. 481 §1 k.c. zgodnie z żądaniem pozwu, zasądając odsetki od dnia 5 maja 2018 r., tj. od dnia następującego po dniu wskazanym w przedsądowym wezwaniu do zapłaty skierowanym do pozwanego przewoźnika, jako ostateczny termin zapłaty odszkodowania. W tym zakresie należy wskazać, że odszkodowanie wynikające z przepisów Rozporządzenia 261/2004 przysługuje pasażerom opóźnionego lotu w określonej wysokości z mocy prawa w sytuacji zaistnienia opóźnienia bądź odwołania lotu. W związku z powyższym roszczenie dotyczące odszkodowania jest wymagalne już następnego dnia po dacie zaistnienia zdarzenia uprawniającego do wypłaty odszkodowania. Niemniej jednak powód żądał zapłaty odsetek oznaczając późniejszą datę początkową i tym też żądaniem związany był tut. Sąd.

Mając na uwadze powyższe Sąd Okręgowy stwierdził, że zachodzą podstawy do uwzględnienia apelacji, wobec czego na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. zmienił zaskarżony wyrok uwzględniając roszczenie pozwu.

Konsekwencją wydania orzeczenia reformatoryjnego była konieczność zmiany rozstrzygnięcia także w przedmiocie kosztów postępowania za I instancję. O kosztach postępowania przed Sądem Rejonowym Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 § 1 k.p.c., zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik sporu. Na koszty te złożyły się opłata od pozwu w wysokości 30 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika ustalone zgodnie z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.

O kosztach postępowania w instancji odwoławczej Sąd Okręgowy również orzekł na podstawie art. 98 § 1 k. p. c. Na koszty te złożyły się opłata od apelacji w wysokości 30 zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika profesjonalnego ustalone na podstawie § 10 ust. 1 pkt. 1

w zw. z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.