

Sygn. akt **V Ca 308/21**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 listopada 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

| | |
|-----------------|-------------------------------|
| Przewodniczący: | Sędzia Maria Dudziuk |
| Protokolant: | st. sekr. sąd. Aneta Obcowska |

po rozpoznaniu w dniu 18 listopada 2021 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa **E. K. i D. B.**

przeciwko (...) **Sp. z o. o. z siedzibą w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

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

z dnia 15 października 2020 r., sygn. akt I C 2699/19

- zmienia zaskarżony wyrok i powództwo w całości oddala oraz zasądza od E. K. i D. B. na rzecz (...) Sp. z o. o. z siedzibą w W. kwoty po 450 (czterysta pięćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu;
- zasądza od E. K. i D. B. na rzecz (...)

Sp. z o. o. z siedzibą w W. kwoty po 475 (czterysta siedemdziesiąt pięć) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania w instancji odwoławczej.

Sygn. akt V Ca 308/21

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy mając na względzie treść art. 327¹ § 2 k.p.c. oraz art. 387 § 2¹ k.p.c. ustalił i zważył co następuje:

Apelacja podlegała uwzględnieniu.

Sąd drugiej instancji podzielił ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd pierwszej instancji uznając je za własne, dokonując jednak odmiennej oceny materiału dowodowego sprawy.

Kwestią sporną w niniejszej sprawie było to, czy trudne warunki atmosferyczne jakie napotkał samolot wykonującego loty poprzedzające lot powodów stanowiły nadzwyczajną okoliczność wyłączającą obowiązek pozwanej wypłaty na rzecz powodów odszkodowania.

W pierwszej kolejności wskazać należy, iż odszkodowanie, którego domagają się powodowie w niniejszej sprawie wywodzi się z treści art. 7 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 i jest świadczeniem, którego celem jest zniwelowanie szkody jaka powstała w związku z nieprawidłowym wykonaniem umowy przewozu lotniczego, zawartej między pasażerem, a przewoźnikiem, poniesionej przez pasażera w związku z odwołaniem lotu. Odszkodowanie winno zatem zrekompensować utracony czas, poniesiony w związku z opóźnieniem lotu lub jego odwołaniem.

W ocenie Sądu Okręgowego, należy zważyć, iż zgodnie z dyspozycją art. 5 ust. 3 powyższego 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. Jednocześnie z motywu 14 powołanego rozporządzenia wynika, że zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Jak wynika z treści wyroku wydanego w sprawie C-294/10 TSUE wyraźnie wskazuje, że rotacja jest zwykłym sposobem użytkowania statku powietrznego i przeszkody doznawane przez przewoźnika w lotach poprzedzających lot skarżony mogą mieć charakter nadzwyczajnych okoliczności skutkujących zwolnieniem z obowiązku uiszczenia odszkodowania za opóźnienie lotu. W wyroku tym wskazuje się, że nie można od przewoźnika wymagać, aby przy ustalaniu rotacji statku powietrznego w sposób ogólny i jednolity zaplanował minimalną rezerwę czasową pozwalającą na wykonanie lotu o czasie w przypadku wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności.

Powyższy pogląd TSUE potwierdził i rozwinął w orzeczeniu wydanym w dniu 11 czerwca 2020 r. w sprawie C-74/19, w którym stwierdził m.in., że przepisy Rozporządzenia nie ograniczają przyznanego przewoźnikom uprawnienia do powoływania się na „nadzwyczajną okoliczność” tylko do sytuacji, w której okoliczność ta miała wpływ na opóźniony lot, wyłączając tym samym sytuację, w której miała ona wpływ na lot uprzednio obsługiwany przez ten sam statek powietrzny (tiret 51 uzasadnienia wyroku), a także że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom przewoźnik może powołać się na „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ na poprzedni lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem kolejnego lotu (tiret 54 uzasadnienia wyroku).

W ocenie Sądu odwoławczego nie ulega wątpliwości, iż ustalona przez TSUE wykładnia art. 5 ust. 3 Rozporządzenia stanowi po pierwsze, że okoliczność nadzwyczajna dotycząca lotu poprzedniego może wyłączać odpowiedzialność przewoźnika za opóźnienie lotu kolejnego w tej samej rotacji, a ponadto, że nie jest możliwe żądanie posiadania przez przewoźnika określonej rezerwy czasowej pomiędzy lotami w tejże rotacji.

W konsekwencji, zgodzić należy się w tym miejscu z apelującym, iż w niniejszej sprawie zaistniały nadzwyczajne okoliczności uzasadniające opóźnienie lotu o 4 godziny i 50 minut. Pozwana wykazała bowiem ważną przyczynę zwalniającą od odpowiedzialności przewoźnika za opóźniony lot, bowiem wykazała, iż zaistniały trudne warunki meteorologiczne, które spowodowały opóźnienie. Podkreślić należy, iż warunki meteorologiczne uznać należy za zdarzenie o charakterze zewnętrznym, na które przewoźnik lotniczy nie miał wpływu i któremu nie mógł zapobiec. Jak bowiem wynika z akt sprawy, opóźnienia doznały loty (...) oraz (...) poprzedzające lot poprzednika powoda tj. lot z K. do H. i lot z H. do G.. Konsekwencją powyższego opóźnienia było z kolei dalsze opóźnienie zaplanowanej przez przewoźnika rotacji, co ostatecznie spowodowało, iż lot (...) wystartował z opóźnieniem i wylądował na lotnisku

docelowym na T. z opóźnieniem wynoszącym 4 godziny i 50 minut. Co więcej, trudne warunki meteorologiczne miały miejsce zarówno na lotnisku w H. (w postaci burzy piaskowej) jak i na lotnisku w G. (opady śniegu i konieczność odlodzenia i ponownego zatankowania samolotu). Podkreślić należy, iż w zaistniałej sytuacji, przewoźnik nie miał możliwości wykonania skarżonego lotu przy użyciu innej maszyny wchodzącej w skład jego floty. Z tej okoliczności nie sposób jednak stawiać przewoźnikowi zarzutu, ponieważ nie ma możliwości aby każdy przewoźnik na lotniskach docelowych dysponował dodatkowym samolotem.

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, generowałyby 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 przepustowych 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. Co więcej, również ustalenie abstrakcyjnej rezerwy czasu, niedostosowanej do realiów wykonywanych usług, prowadziłyby do nadmiernych poświęceń, nieracjonalnych z punktu widzenia wykonywanej działalności, które dodatkowo nie zmierzałyby w żaden sposób do wyeliminowania ryzyka wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności i związanych z nimi opóźnień. Należy mieć bowiem na względzie, że okoliczności nadzwyczajne są ze swej natury zdarzeniami nieprzewidywalnymi i nawet, gdyby samolot na każdym lotnisku dysponował kilkugodzinną rezerwą czasu, nie byłoby jakiegokolwiek gwarancji na to, że po tym czasie samolot nie zostałby uziemiony na wiele kolejnych godzin, np. z uwagi na pogorszenie pogody, czego można byłoby uniknąć, gdyby samolot wystartował bezpośrednio po zakończeniu poprzedniego lotu w rotacji.

W tym stanie faktycznym, w następstwie zaistniałej okoliczności, zasadnym jest twierdzenie pozwanego, że opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Burza piaskowa, która wystąpiła na lotnisku w H. należy zakwalifikować, jako nieprzewidziane zdarzenie, które pozostaje poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika. Również opady śniegu na lotnisku w G. i w konsekwencji konieczność odlodzenia samolotu i jego ponownego zatankowania były okolicznościami nadzwyczajnymi. Zdaniem Sądu Okręgowego w niniejszej sprawie pozwany wykazał, że zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności nie mógł uniknąć pomimo podjęcia racjonalnych środków.

W tym miejscu podkreślić należy, iż motyw pierwszy rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje, iż działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, między innymi, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów. Zdaniem Sądu Okręgowego powyższe oznacza, iż nie należy przedkładać zachowania punktualności i terminowości lotów nad bezpieczeństwem pasażerów, a właśnie z taką sytuacją mamy do czynienia w niniejszej sprawie, bowiem nie można oczekiwać bezwzględnej punktualności lotów w sytuacji złych warunków atmosferycznych.

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.

O kosztach postępowania w instancji odwoławczej Sąd Okręgowy orzekł na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c.