

Sygn. akt **XXVII Ca 2525/17**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 marca 2019 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	SSO Katarzyna Parczewska
Protokolant:	sekr. sądowy Agata Borówka

po rozpoznaniu w dniu 29 marca 2019r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództw **(...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.**

przeciwko **(...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.**

**o zapłatę**

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 13 marca 2017 r., sygn. akt II C 2017/16

1. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że zasądza od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 500 (pięćset) euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 22 czerwca 2016 roku do dnia zapłaty oraz kwotę 720 (siedemset dwadzieścia) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu;

2. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 270 (dwieście siedemdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu w instancji odwoławczej.

**Sygn. akt XXVII Ca 2525/17**

## UZASADNIENIE

Z uwagi, że niniejsza sprawa podlega rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym stosownie do art. 505<sup>13</sup> § 2 k.p.c., ograniczono uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

**Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Zdaniem Sądu Okręgowego apelacja zasługiwała na uwzględnienie.

Sąd Okręgowy podziela wprawdzie ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd Rejonowy, jednak odmiennie niż Sąd I instancji doszedł do przekonania, że okoliczności skutkujące w tym przypadku opóźnieniem lotu nr (...) z P. do W. w dniu 3 maja 2016 r. nie spełniały kryteriów przesłanek egzoneracyjnych w rozumieniu 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 295/9.

W ocenie Sądu Okręgowego pozwany nie wykazał ważnej przyczyny zwalniającej go od odpowiedzialności za opóźniony lot, której nie można było obiektywnie zniwelować pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków zaradczych. Przyczyną bowiem opóźnienia nie była przyczyna zewnętrzna, niezależna od przewoźnika, ale wynikała z organizacji siatki połączeń (systemu rotacyjnego).

Przywołać tu można wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 2 sierpnia 2016 roku, sygn. I OSK 2497/14, w którym uznano, że: „Planowanie częstotliwości rejsów samolotu i minimalnych przerw w ich odbywaniu należy do przewoźnika lotniczego, dlatego opóźnienia lotów danego samolotu powstające w ramach realizowanej rotacji, bez wskazania uchwytnej przyczyny zewnętrznej, nie pozostają poza kontrolą przewoźnika...”.

Zasadnicze znaczenie dla rozstrzygnięcia miało zdaniem Sądu Okręgowego rozważenie, czy w stanie faktycznym niniejszej sprawy opóźnienie lotu wynikało z uchwytnej przyczyny zewnętrznej, a związek przyczynowo-skutkowy przy organizacji rotacji lotów był tego rodzaju, iż uniemożliwiał zapobieżenie opóźnieniu lotu (...). Tego związku pozwany nie zdołał należycie wykazać.

W wyroku z dnia 12 maja 2011 r., C-294/10, Trybunału Sprawiedliwości wskazał, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 powinien być interpretowany w ten sposób, że przewoźnik lotniczy powinien rozsądnie na etapie planowania lotu uwzględnić ryzyko opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, ponieważ jest zobowiązany do podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia takich okoliczności. Powinien w związku z tym przewidzieć określoną rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności. Planowanie częstotliwości rejsów samolotu i minimalnych przerw w ich odbywaniu należy bowiem do przewoźnika lotniczego. 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.

W niniejszej sprawie należy podkreślić, że opóźniony lot będący przedmiotem niniejszej sprawy, był trzecim w kolejności który miał wykonać uszkodzony samolot. Tym samym o ile można by uznać, że przesłanka egzoneracyjna może dotyczyć zdarzenia zewnętrznego, które wystąpiło wobec bezpośrednio wcześniejszego lotu w systemie rotacji, o tyle dalsze loty w systemie rotacji nie powinny co do zasady podlegać temu wyłączeniu od odpowiedzialności odszkodowawczej. W sprawie niniejszej samolot, który miał obsłużyć lot nr (...) na trasie P. – W., odbywał najpierw lot na trasie L. – W., a następnie planowany był lot tym samym samolotem na trasie W. – P.. Lot na trasie P.- W. miał się rozpocząć o godzinie 17.40 UTC, jednak samolot ten na skutek awarii przy lądowaniu w W. lecąc z L., był gotowy do wylotu z W. dopiero o godzinie 06.00 UTC.

Czasowe wyłączenie samolotu z eksploatacji nastąpiło w trakcie pierwszego lotu, który miał on odbyć w ramach zaplanowanej przez przewoźnika rotacji z uwagi na uderzenie pioruna, przy podchodzeniu do lądowania w W.. W konsekwencji nastąpiło przesunięcie wykonania kolejnego odcinka rotacji, a następnie trzeciego, który jest przedmiotem roszczenia powoda. Należało jednak podkreślić, że pozwany dysponował czasem, aby zorganizować przelot poprzedników prawnych powoda z opóźnieniem poniżej progu uprawniającego ich do odszkodowania. Pozwany w zasadzie poza twierdzeniami, że nie dysponował innym samolotem o podobnej pojemności załączając siatkę połączeń samolotów Boeing i Embraer nie wykazał, aby chociażby podjęto próbę alternatywnego rozwiązania np. wynajęcia samolotu. Należy podkreślić, że nawet uznając pierwotną awarię za okoliczność nadzwyczajną, nie można automatycznie rozciągać tej okoliczności na kwestie opóźnienia dalszych lotów z rotacji, bowiem na przewoźniku spoczywa obowiązek podjęcia działań zapobiegających dalszym opóźnieniom w stosunku do każdego z kolejnych lotów, a okoliczności dotyczące tych następnych lotów mogą być bardzo zróżnicowane. Od chwili zgłoszenia awarii pozwany powinien brać pod uwagę opcje umożliwiające kolejnym pasażerom planowe odbycie podróży. Tylko

brak takich możliwości lub ich zupełnie nieracjonalny charakter zwalniałyby przewoźnika z odpowiedzialności. W tym przypadku pozwany kierował się rachunkiem ekonomicznym, o czym świadczy w szczególności jego stanowisko przedstawione w toku postępowania apelacyjnego. Ryzyko ekonomiczne przewoźnika wynikające z jego kalkulacji, nie może jednak obciążać konsumenta. W konsekwencji więc, w ocenie Sądu Okręgowego pozwany powinien był liczyć się z perspektywą wypłaty pasażerom kolejnego lotu z rotacji odszkodowań. Inaczej rzecz ujmując skoro przewoźnik uznał, że system rotacyjny organizacji połączeń w tej wersji którą przyjął jest jedynym opłacalnym systemem, to powinien on ponosić ryzyko związane z ewentualnymi nieprawidłowościami w jego funkcjonowaniu.

Czasowe wyłączenie z eksploatacji samolotu na wcześniejszym etapie jego rotacji, chociaż wynikające z czynników zewnętrznych, niezależnych od przewoźnika, w zakresie w jakim dotyczy trzeciego w kolejności systemu rotacji lotu trudno uznać za okoliczność nadzwyczajną, niemożliwą do przewidzenia i wyłączającą jakiejkolwiek środki zaradcze. Pozwany mógł oszacować czy bardziej opłacalne będzie dla niego zorganizowanie innego samolotu, przekierowanie pasażerów do innego przewoźnika, czy dokończenie rotacji własnym samolotem z opóźnieniem wraz z wypłatą odszkodowań. W tych okolicznościach twierdzenia podnoszone przez pozwanego nie mogą zwalniać przewoźnika z odpowiedzialności wobec pasażerów. W tym stanie faktycznym, Sąd Odwoławczy nie dopatrywał się potwierdzenia na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, a konkretniej – takich których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków pamiętając, że ciężar dowodu w tym zakresie spoczywał na pozwanym.

Sąd Okręgowy nie kwestionuje, że organizacja rotacyjna siatki połączeń, w szczególności na długich trasach, ma swoje silne racjonalne uzasadnienie, również z punktu widzenia konsumenta. Ponieważ jednak nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania, na podmiocie, który zamierza się na nie powołać, spoczywa obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków, to jest środków, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego (wyrok TSUE z dnia 12 maja 2011 r., C 294/10 i przytoczone tam orzecznictwo). Podmiot ten musi zatem wykazać, że nawet przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w sposób oczywisty nie mógł, bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie, uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lotu lub jego opóźnieniem wynoszącym w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny.

W ocenie Sądu Okręgowego pozwany takich starań nie wykazał, a skupił się tylko na prezentowaniu prostego uzasadnienia ekonomicznego dla podjętej przez siebie decyzji.

Z tych względów Sąd Okręgowy uznał, że powoduje przysługujące zryczałtowane odszkodowanie przewidziane w art. 7 ust. 1 lit. a rozporządzenia nr 261/2004, a zatem na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. zmienił zaskarżony wyrok Sądu Rejonowego. Niekwestionowana co do wysokości kwota odszkodowania 500 euro podlegała zasądzeniu na rzecz powoda z ustawowymi odsetkami za opóźnienie (art. 481 § 1 i 2 k.c.) po upływie terminu wyznaczonego w wezwaniu do zapłaty z 17 maja 2016 r. i zgodnie z żądaniem pozwu (art. 455 k.c.).

Rozstrzygając o kosztach postępowania w obu instancjach Sąd odwoławczy kierował się zasadą wynikającą z art. 98 § 1 i 3 k.p.c.