

Sygn. akt XXVII Ca 2624/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 sierpnia 2018 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie Wydział XXVII Cywilny - Odwoławczy

w składzie następującym:

Przewodnicząca: **SSO Ewa Cyle**

Protokolant: st. sekr. sądowy Małgorzata Andrychowicz

po rozpoznaniu w dniu 10 sierpnia 2018 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) **Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.**

przeciwko (...) **Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 10 sierpnia 2017 r., sygn. akt II C 802/17

1. zmienia zaskarżony wyrok i zasądza od (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. na rzecz (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwotę 500 (pięćset) euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 19 sierpnia 2016 r. do dnia zapłaty oraz kwotę 1277 (jeden tysiąc dwieście siedemdziesiąt siedem) zł tytułem zwrotu kosztów procesu;

2. zasądza od (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. na rzecz (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwotę 510 (pięćset dziesięć) zł tytułem zwrotu kosztów postępowania odwoławczego.

Sygn. akt XXVII Ca 2624/17

UZASADNIENIE

Z uwagi, że niniejsza sprawa podlega rozpoznaniu według przepisów o postępowaniu uproszczonym stosownie do art. 505¹³ § 2 k.p.c. ograniczono uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Apelacja zasługuje na uwzględnienie.

W kontekście zarzutów pozwanego, Sąd Okręgowy zważył, że wykładnia art. 5 ust. 3 i pkt 14 Preambuły do Rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego

opóźnienia lotów prowadzi do wniosku, że aby można było mówić o wyłączeniu odpowiedzialności przewoźnika za odwołany lot, musi nastąpić zdarzenie spełniające trzy przesłanki: 1) nadzwyczajna okoliczność; 2) okoliczność, której nie można było przewidzieć i uniknąć; 3) okoliczność ta nastąpiłaby pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, przy czym ciężar dowodu zaistnienia tych przesłanek spoczywał na przewoźniku.

Wypada też zauważyć, że w/w rozporządzenie definiuje „nadzwyczajne okoliczności” w pkt. 15 preambuły rozporządzenia stwierdzając, że „za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów”. Tak więc definicja ta nie zawierała elementu działania siły zewnętrznej, wyższej, niezależnej od działania przewoźnika, a powodującej np. awarię samolotu, natomiast kwalifikacja okoliczności jako nadzwyczajnej wymagała podjęcia wszelkich środków zaradzenia sytuacji, które jednak miały okazać się nieskuteczne.

W okolicznościach niniejszej sprawy Sąd Rejonowy naruszył art. 233 § 1 k.p.c. przyjmując, że pozwany wykazał, iż zaszyły nadzwyczajne okoliczności egzonerycyjne w rozumieniu rozporządzenia.

Zgodnie z ww. przepisem „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.”

Ponadto pomimo, iż ustawodawca wspólnotowy wymienił w wykazie szczególnych okoliczności "nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu", a problem techniczny statku powietrznego można zaliczyć do takich wad, to okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za "nadzwyczajne" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które na wzór okoliczności wymienionych w motywie czternastym tego rozporządzenia, nie wpisywałyby się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalały na skuteczne nad nim panowanie ze względu na jego charakter lub źródło. Problemy techniczne są następstwem nadzwyczajnych okoliczności, jeżeli ich źródło stanowią zdarzenia, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Taka sytuacja miałaby miejsce na przykład w przypadku ujawnienia przez konstruktora maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika powietrznego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. Podobnie byłoby w odniesieniu do uszkodzeń statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu. Do sądu krajowego należy zatem sprawdzenie, czy problemy techniczne, na które powołuje się przewoźnik lotniczy będący stroną postępowania przed sądem krajowym, są następstwem zdarzeń, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie.

Przekładając powyższe regulacje na grunt niniejszej sprawy nie sposób było uznać, aby nie zaistniała którakolwiek z okoliczności egzonerycyjnych, wyłączająca odpowiedzialność odszkodowawczą pozwanej. Pozwany nie wykazał bowiem, aby opóźnienie lotu było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Sad Okręgowy podziela bowiem w tej mierze stanowisko strony powodowej, że pierwotną i zasadniczą przyczyną opóźnienia lotu ponad 3 godziny była usterka samolotu polegająca na awarii trapu awaryjnego umieszczonego w jednym ze skrzydeł samolotu, która powstała z przyczyn leżących po stronie pozwanej. W tym zakresie ustalenia i zważania Sądu Rejonowego zasługują na pełną akceptację Sądu Okręgowego. Jednak, co należy stanowczo podkreślić, że gdyby nie doszło do tej awarii – choć opóźnienie z tego tytułu wyniosło 2 godziny i 48 minut lub 2 godziny i 55 minut – rejs poprzedników prawnych strony powodowej dotarłby do miejsca docelowego przed zamknięciem lotniska w S.. Drugie opóźnienie zatem jest ściśle powiązane z opóźnieniem na skutek w/w awarii i z niego wynika. Ze zgromadzonego materiału dowodowego wynika bowiem wprost, że ze fakt wystąpienia awarii wpłynął na to, że przewoźnik nie zdążył dolecieć do S. przed zamknięciem lotniska. Podkreślenia wymaga też okoliczność, że zamknięcie lotniska nie było nagłe i niespodziewane – lotnisko S. jest zamykane w określonych godzinach w pewnym okresie roku i pozwany jako profesjonalny przewoźnik posiadał o

tym wiedzę, nie stanowiło zatem, to okoliczności nadzwyczajnej. W związku z tym Sąd Okręgowy uznał, że to usterka techniczna stanowiła pierwotną nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu Rozporządzenia 261/2004, na skutek której doszło do opóźnienia przekraczającego łącznie 3 godziny..

Mając na uwadze powyższe, Sąd Okręgowy na podstawie art. 385 k.p.c. orzekł jak w sentencji.

O kosztach postępowania apelacyjnego rozstrzygnięto na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik postępowania.