

**Sygn. akt XXVII Ca 1403/20**

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 03 grudnia 2020 roku

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny - Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący: **Sędzia Miłosz Konieczny (del.)**

po rozpoznaniu w dniu 03 grudnia 2020 roku w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa **M. K.**

przeciwko (...) **Aktiengesellschaft w K. (N.)**

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

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

z dnia 04 marca 2020 roku, sygn. akt I C 371/20

1. oddała apelację;
2. zasądza od (...) Aktiengesellschaft w K. (N.) na rzecz M. K. kwotę 450 (czteryście pięćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w instancji odwoławczej.

**Sygn. akt XXVII Ca 1403/20**

## UZASADNIENIE

**wyroku z dnia 03 grudnia 2020 roku**

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

**Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Apelacja pozwanego nie zasługuje na uwzględnienie.

Dochodzone w przedmiotowej sprawie roszczenie oparte zostało na art. 5 ust. 1 lit. c) w zw. z art. 7 ust. 1 lit. c) 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. Pierwszy z przywołanych przepisów stanowi, iż w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z przywołanym wyżej art. 7 Rozporządzenia, który określa wysokość zryczałtowanego odszkodowania.

Uprawnienie do żądania odszkodowania zostało rozciągnięte na pasażerów lotów opóźnionych, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą do najmniej trzy godziny, czyli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu (wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19.11.2009 r., w połączonych sprawach C-402/07 i C-432/07).

Jednocześnie, art. 5 ust. 3 Rozporządzenia, na który w swojej argumentacji powoływał się pozwany, stanowi: „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.”

Dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy kluczowa była ocena, czy w sprawie miały miejsce „nadzwyczajne okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków”, a które w świetle art. 5 ust. 3 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, zwalniały przewoźnika od wypłaty rekompensaty w przypadku odwołania lotu.

W świetle powyższego oraz mając na uwadze, iż okoliczność odwołania lotu pozostawała pomiędzy stronami poza sporem, to na pozwanym (jeśli chciałby się uwolnić od odpowiedzialności w oparciu o przywołany przepis) spoczywał ciężar wykazania, że nie był w stanie zapobiec opóźnieniu / odwołaniu lotu oraz, że faktycznie należyta organizacja lotów nie mogła doprowadzić (bez nadmiernego, rodzącego konieczność wypłaty odszkodowania, opóźnienia) do odbycia wykupionego przez powoda lotu.

Otóż, jak trafnie zwracał na to uwagę powód, złe warunki pogodowe panowały w dniu 18.05.2019 r. na lotnisku we F., a zatem mogłyby (jako nadzwyczajne okoliczności) co najwyżej stanowić podstawę uchylecia się przez przewoźnika od odpowiedzialności za odwołanie lotu rotacyjnego (z F. do W.), a już nie lotu, o który chodzi w sprawie (z W. do F.), którego jednym z pasażerów był powód.

Dalej, nie sposób nie zauważyć, że najpóźniej w dniu 18.05.2019 r., o godz. 19:57 (moment otrzymania przez powoda sms-a o odwołaniu jego lotu) pozwany miał świadomość, że nie odbędzie się lot rotacyjny do W. maszyną, którą następnego dnia o godz. 6:55 M. K. miał odlecieć z W. do F.. Nie ulega wątpliwości, iż przewoźnik miał czas, aby podjąć odpowiednie, racjonalne działania zmierzające do tego, aby zrealizować lot powoda. Pozwany jako profesjonalista winien dysponować odpowiednimi środkami na wypadek wystąpienia takich (i podobnych) sytuacji, np. kierując do realizacji lotu powoda inną maszyną ze swojej floty (z innego lotniska), czy też czarterując samolot od podmiotu trzeciego. Szczególnego podkreślenia wymaga, iż brak jest dowodów, aby wyloty z W. były w jakikolwiek sposób ograniczone, czy też wyłączone.

W tych okolicznościach, jak słusznie wskazywał powód, nie sposób tłumaczyć, jak próbował to czynić skarżący, że bezpośrednią przyczyną odwołania lotu M. K. były złe warunki pogodowe panujące w dniu 18.05.2019 r. na lotnisku we F., był nią po prostu brak samolotu, który mógłby wykonać dany rejs, co wynikało z takiej, a nie innej organizacji działalności prowadzonej przez pozwanego.

Skoro przewoźnik zdecydował się na taką organizację, iż samolot przewożący pasażerów do danego miejsca, następnie wracając zabiera kolejnych pasażerów, musiał zakładać, że kłopoty jednego z odbywających się rotacyjnie lotów będą miały swoje automatyczne przełożenie na kolejne. Takie zdarzenie pozostaje w ramach normalnego funkcjonowania przewoźnika, który jako profesjonalista winien zabezpieczyć się przed tego typu sytuacjami, wprowadzając odpowiednie rozwiązania (poprzez np. posiadanie w dyspozycji rezerwowych / zastępczych maszyn), jeśli zaś tego nie uczynił, winien ponosić odpowiedzialność względem pasażerów. Przyczyny opóźnienia, czy w ogóle odwołania rejsu w tego typu sytuacjach trzeba upatrywać w sposobie organizacji i funkcjonowaniu samego przewoźnika, a nie w złych warunkach pogodowych.

Trzeba także zwrócić uwagę, iż złe warunki pogodowe (burze z piorunami), umożliwiające odbycie lotu rotacyjnego z F. do W., jak pozwany sam przyznał, miały ustać jeszcze w dniu 18.05.2019 r., około godz. 23, a zatem odbycie tegoż (trwającego 1 godz. 35 min.) lotu w taki sposób, aby powód mógł wylecieć tą samą maszyną w dniu 19.05.2019 r. o godz. 6:55 było (jak się wydaje) zupełnie możliwe. Obecne tłumaczenie, że najpierw należało przeprowadzić loty najbardziej opóźnione (w domyśle – z wykorzystaniem maszyny, którą miał podróżować powód), poza tym, że nie zostało w żaden sposób udowodnione, to niezależnie stanowiło efekt suwerennej decyzji pozwanego. Biorąc pod uwagę, że chodzi o naprawę dużego przewoźnika, wydaje się, że – przy (przypuszczalnie) zaangażowaniu dodatkowych środków finansowych – pozwany mógł obsłużyć powoda i spowodować, że jego lot na linii W. – D. (przy czym ewentualna przesiadka nie musiała przecież nastąpić we F.) odbył się w takim przedziale czasowym, który nie rodziłby konieczność wypłaty odszkodowania. Nie można wykluczyć, że kalkulacja przewoźnika była jednak taka, że bardziej „opłacało” mu się zapłacić przedmiotowe odszkodowanie niż podejmować stosowne działania, które doprowadziłyby do zrealizowania lotu M. K..

Reasumując – zważywszy na całość przeprowadzonych rozważań - Sąd Okręgowy uznał, że apelacja pozwanego nie zasługuje na uwzględnienie, w związku z czym należało ją oddalić na podstawie art. 385 k.p.c.

O kosztach procesu (, na które złożyły się: wynagrodzenie zawodowego pełnomocnika powoda – 450 zł) przed Sądem II instancji rozstrzygnięto na mocy art. 98 k.p.c., zgodnie z zasadą ponoszenia odpowiedzialności za wynik procesu oraz § 2 pkt 3 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. 2015 poz. 1804 z późn. zm.).