

Sygn. akt V Ca 1169/19

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 26 czerwca 2019 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący: SSR (del.) Iwona Lizakowska-Bytof

po rozpoznaniu w dniu 26 czerwca 2019 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa M. S. (1) i M. S. (2) przeciwko (...) Sp. z o.o. w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie z dnia 23 listopada 2018 roku, sygn. akt II C 458/18 upr.

1. oddala apelację,
2. zasądza od (...) Sp. z o.o. w W. na rzecz M. S. (1) i M. S. (2) kwoty po 450 (czterysta pięćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego w instancji odwoławczej.

Sygn. akt: V Ca 1169/19

UZASADNIENIE

Powodowie M. S. (1) i M. S. (2) pozwem z dnia 18 stycznia 2018 roku wnieśli przeciwko (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. o zasądzenie kwot po 400 € wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 22 października 2017 roku do dnia zapłaty i kosztami procesu. Pełnomocnik powodów podniósł, iż powodowie zawarli z pozwaną linią lotniczą umowę przewozu, na podstawie której podróżowali lotem nr (...) relacji A. - K. z dnia 21 października 2017 roku. Lot powodów był opóźniony, skutkiem czego dotarli oni do portu docelowego więcej niż 3 godziny po planowanym czasie przylotu.

Pozwany reprezentowany przez profesjonalnego pełnomocnika w dniu 26 kwietnia 2018 roku złożył odpowiedź na pozew, w której wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powoda kosztów postępowania. W uzasadnieniu pozwany podniósł zarzut niewykazania przez stronę powodową stawienia się do odprawy przedmiotowego lotu. Podniesiono nadto zarzut wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności wyłączających zastosowanie przepisów Rozporządzenia 261/2004 w przedmiotowej sprawie. Strona pozwana wskazała, iż w dniu 21 października 2017 roku nad lotniskiem A. na L. panowały niekorzystne warunki meteorologiczne powodujące ograniczenia w maksymalnej masie samolotu pozwalającej na jego start. Po ponownym obliczeniu maksymalnej wagi samolotu ustalono, iż przekracza ona dopuszczalną liczbę. Wobec powyższego podjęto decyzję o zmniejszeniu ilości paliwa, co wiązało się jednocześnie z koniecznością międzylądowania na lotnisku w L. a tym samym z opóźnieniem lotu. Pozwany zarzucił nadto, iż strona powodowa przyjęła błędną datę początkową naliczania odsetek ustawowych za opóźnienie.

Wyrokiem z dnia 22 listopada 2018 roku Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie zasądził od pozwanego (...) Sp. z o.o. na rzecz każdego z powodów M. S. (1), M. S. (2)

kwoty po 400,00 euro (czteryście euro) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 22 października 2017 do dnia zapłaty oraz zasądził od pozwanego: (...) Sp. z o.o. na rzecz powodów M. S. (1), M. S. (2) kwotę 1 041,80 zł (jeden tysiąc czterdzieści jeden złotych osiemdziesiąt groszy) tytułem kosztów procesu, w tym kwotę 900,00 zł (dziewięćset złotych zero groszy) tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny i prawny:

M. S. (1) i M. S. (2) w dniu 2 października 2017 roku zawarli z biurem (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w O. umowę o świadczenie usług turystycznych, która obejmowała przewóz lotniczy na trasie A. - K. zaplanowany na dzień 21 października 2017 roku, numer lotu (...).

M. S. (1) i M. S. (2) stawili się na odprawę pasażerów. Lot (...) został opóźniony o ponad trzy godziny .

Pismem nadanym w dniu 20 listopada 2017 r. pełnomocnik powodów wezwał pozwaną do uiszczenia kwot po 400 euro na rzecz każdego z pasażerów w terminie 7 dni od dnia otrzymania pisma z tytułu odszkodowań należnych powodom pod rygorem skierowania sprawy na drogę postępowania sądowego.

Pismem z dnia 7 grudnia 2017 roku strona pozwana odmówiła powodom wypłaty odszkodowania, (pismo k. 10)

Odległość po ortodromie pomiędzy A.-K. wynosi 3615 km.

W ocenie Sądu Rejonowego powództwa zasługiwały na uwzględnienie w całości.

Zagadnienia dotyczące możliwości dochodzenia odszkodowania za opóźniony lot uregulowane zostały przepisami unijnymi i zawarte są w Rozporządzeniu nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie nr 295/91 (dalej: „rozporządzenie nr 261/04”).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia nr 261/04, w przypadku odwołania lotu, pasażerowie których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, chyba że: i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu, ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu, lub iii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/04, w przypadku odwołania do powyższego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 600 euro dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 3500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości powyżej 3500 kilometrów.

Ponadto, w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/04 wskazano, że przewoźnik zwolniony jest od obowiązku wypłaty rekompensaty, jeżeli może dowieść, iż odwołanie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć, mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Jak orzekł Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, „Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli 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 jest 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”.

W motywie 14 rozporządzenia nr 261/04 ustawodawca wspólnotowy wskazał przykładowo zdarzenia, które mogą spowodować „nadzwyczajne okoliczności”, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/04.

Przykładami owych okoliczności, które zostały ujęte w Rozporządzeniu są: destabilizacja polityczna, warunki meteorologiczne uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajki mające wpływ na działalność przewoźnika.

Jak zaś wyjaśnił Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawie C-549/07, "(...) wołą ustawodawcy wspólnotowego nie było uznanie samych tych zdarzeń, których wykaz jest zresztą jedynie przykładowy, za nadzwyczajne okoliczności, lecz stwierdzenie, że mogą one takie okoliczności spowodować.

W niniejszym postępowaniu strona pozwana wskazywała na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności w postaci złych warunków pogodowych panujących na lotnisku w A. uniemożliwiających danych lot, na dowód czego przedłożyła nieczytelny wydruk (k. 31-32) sporządzony w języku angielskim .

Mając na względzie przepis art. 6 k.c. uznać należało, iż strona pozwana, na której ciążył obowiązek wykazania wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, które zwalniałyby go z odpowiedzialności z tytułu odszkodowania za opóźniony lot, nie wywiązała się z niego.

W okolicznościach niniejszej sprawy przewoźnik oprócz twierdzeń, zakwestionowanych przez stronę powodową, nie przedstawił żadnego miarodajnego dowodu świadczącego o nadzwyczajnym charakterze warunków pogodowych. Pozwany nie wykazał, że ciśnienie, temperatura, siła i kierunek wiatru panujące na lotnisku w A. w dacie lotu były tego rodzaju, że uniemożliwiały punktualny start. Na podstawie wyłącznie twierdzeń pozwanego, Sąd nie mógł przesądzić nadzwyczajnego charakteru warunków pogodowych, wyłączających odpowiedzialność przewoźnika z tytułu odszkodowania za opóźniony lot. Strona pozwana wykazała się niewielką inicjatywą dowodową, Sąd natomiast nie by zobligowany do przeprowadzenia ich dowodu z urzędu.

Ponadto wskazać należy, że nawet w sytuacji gdyby Sąd przesądził, że w niniejszej sprawie wystąpiły nadzwyczajne okoliczności, powództwo podlegałoby oddaleniu. Pozwany nie wykazał bowiem, że opóźnienia nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Dostrzec należy, że art. 5 ust. 3 Rozporządzenia WE nr 261/04 nakłada na przewoźnika - w celu zwolnienia się z wypłaty rekompensaty - obowiązek wykazania nie tylko tego, że opóźnienie lotu zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, ale również wykazanie tego, że opóźnienia nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Oznacza to, że przewoźnik musi dowieść, 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 opóźnieniem lotu. Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy Sąd stwierdził, że na przewoźniku spoczywał ciężar wykazania, że podjął wszelkie racjonalne środki w celu uniknięcia bądź zminimalizowania opóźnienia spornego rejsu. Przewoźnik powinien zatem udowodnić, że niemożliwe było wcześniejsze wykonanie lotu niż po upływie 24 godzin, a także wobec tego, że powód kwestionował tą okoliczność, pozwany powinien wykazać, że żaden statek powietrzny nie mógł wylądować na spornym lotnisku bądź w przypadku ustalenia, że samoloty innych przewoźników lądowały w tym porcie, pozwany winien wykazać, że nie mógł zaoferować pozwanemu połączenia alternatywnego, lotu zastępczego. Dokonując powyższej oceny Sąd miał na uwadze, że wyłącznie odpowiedzialności przewoźnika z tytułu opóźnienia lotu stanowi odstępstwo od prawa pasażera do odszkodowania, dlatego okoliczności wyłączających odpowiedzialność przewoźnika podlegają ścisłej wykładni i wymagają wykazania za pomocą dowodów.

Przedstawione powyższej dowody nie wykazują natomiast tego, że wystąpienie tych zjawisk pogodowych uniemożliwiło przewoźnikowi wykonanie spornego rejsu. Podkreślić należy, że samo wystąpienie opisanych zjawisk pogodowych nie przesądza o wystąpieniu nadzwyczajnych okoliczności, o których stanowi art. 5 ust. 3 rozporządzenia. Dopiero wykazanie, że warunki meteorologiczne były na tyle niekorzystne, że na danym lotnisku nie można było wykonać spornego rejsu, może stanowić podstawę wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika z tytułu odszkodowania za opóźniony lot. W ocenie Sądu pozwany nie uczynił zadość wykazaniu, że parametry pogodowe na lotnisku docelowym uniemożliwiały punktualny start.

Odnośnie zarzutu braku wykazania uczestnictwa powodów w przedmiotowym locie, wskazać należy, iż również on okazał się chybiony.

Należy zauważyć, iż stosownie do art. 3 ust. 2 a) cytowanego Rozporządzenia, ust. 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, stawią się na odprawę pasażerów – zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży, lub, jeżeli czas nie został określony – nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu. Pasażer powinien wykazać, że posiada uprawnienie do wystąpienia z żądaniem odszkodowawczym, zgodnie z ogólnym ciężarem rozkładu dowodu z art. 6 k.c. Natomiast na przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar wykazania, że uprawnienia przysługujące pasażerowi nie zostały naruszone (art. 205b ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r., poz.1393 j.t.).

W ocenie Sądu powodowie wykazali, iż stawili się do odprawy przedmiotowego lotu. Do akt sprawy dołączona została umowa o świadczenie usług turystycznych oraz pismo stanowiące odpowiedź na reklamację powodów, w którym pozwany przewoźnik przeprosił powodów za niedogodności związane z zakłóceniem rejsu (...). Strona pozwana nie zakwestionowała prawdziwości w/w dokumentów, podnosząc jednocześnie, iż do wykazania uczestnictwa w danym locie może dojść wyłącznie po okazaniu karty pokładowej.

Rozporządzenie 261/2004 nie wskazuje natomiast, iż do wykazania posiadania uprawnienia wystąpienia z żądaniem odszkodowawczym może dojść wyłącznie w oparciu o przedłożenie karty pokładowej. Niewątpliwie dowód ten posiada dużą wagę, jednakże nie stanowi on zamkniętego katalogu. Okoliczność uczestnictwa w danym locie może zostać wykazane również w oparciu o inne dowody, których wiarygodność badana jest każdorazowo przez Sąd.

Wskazać należy również, iż strona pozwana, chociażby w oparciu o listę pasażerów mogła wykazać, iż podnoszony przez nią zarzut jest w pełni uzasadniony.

Mając na względzie powyższe Sąd uznał, iż żądanie strony powodowej w zakresie roszczenia głównego było w pełni zasadne.

W konsekwencji, wobec niespornego faktu opóźnienia lotu o ponad 3 godziny, którym podróżowali, powodom przysługuje odszkodowanie w wysokości po 400 € wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 22 października 2017 roku do dnia zapłaty.

Podstawę prawną rozstrzygnięcia o odsetkach stanowi art. 481 § 1 k.c., zgodnie z którym, jeżeli dłużnik opóźnia się ze spełnieniem świadczenia pieniężnego, wierzyciel może żądać odsetek za czas opóźnienia, chociażby nie poniósł żadnej szkody i chociażby opóźnienie było następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c., zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu, w myśl której strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu).

Apelację od wyroku wniósł pozwany, który zaskarżył orzeczenie w całości zarzucając :

I. naruszenie przepisów postępowania, a to art. 233 § 1 K.p.c., poprzez pominięcie dowodu z dokumentu (...) obrazującego warunki jakie panowały na lotnisku w A., poprzez stwierdzenie, że Sąd Rejonowy nie potrafi zapoznać się z tym dokumentem, podczas gdy z dokumentu wynikały okoliczności pozwalające na ustalenie, że start z lotniska w A. nie był możliwy bez międzylądowania w celu dotankowania samolotu,

II. naruszenie przepisów postępowania, a to art. 232 K.p.c. w związku z art. 278 K.p.c. w związku z art. 505⁷ K.p.c. poprzez nieprawidłowe niedopuszczenie z urzędu dowodu z opinii biegłego lub zasygnalizowania stronom konieczności przeprowadzenia takiego dowodu, w sytuacji w której skład orzekający nie był w stanie poddać ocenie dowodu z dokumentu i wskazać, że Sąd nie jest w stanie ocenić dowodu dopiero w ustnych motywach rozstrzygnięcia,

III. naruszenie przepisów postępowania, a to art. 233 § 1 K.p.c., poprzez dowolne przyjęcie, że Powodowie stawili się na odprawę przed skarżonym rejssem poprzez błędne stwierdzenie, że dowód w postaci odpowiedzi na złożoną reklamację może stanowić potwierdzenie faktu terminowego stawienia się na odprawę przed lotem,

Wobec powyższych zarzutów pozwany wniósł o:

I. zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie wszystkich powództw w całości,

II. ewentualnie uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi pierwszej instancji,

III. zasądzenie od Powodów na rzecz Pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego przez adwokata, wedle norm przepisanych za obie instancje,

IV. dopuszczenie dowodu z opinii biegłego w zakresie lotnictwa cywilnego na okoliczność przyczyn opóźnienia się lotu (...) w dniu 21 października 2017 r. i określenia czy przyczyny te była dla Pozwanego przewidywalne i czy pozostawały pod jego kontrolą.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja nie jest zasadna, bowiem nie zasługuje na uwzględnienie żaden z podniesionych w jej treści zarzutów.

Nie budzi wątpliwości, iż oceniając materiał dowodowy Sąd Rejonowy nie przekroczył granic swobody zakreślonych treścią art. 233 § 1 k.p.c., w sposób kompleksowy poddał analizie zebrany w sprawie materiał dowodowy, a prawidłowość oceny dowodów nie została przez skarżącego skutecznie podważona. Samo przedstawienie przez stronę odmiennych wniosków niż wynikają z dokonanej oceny nie świadczy jeszcze o przekroczeniu swobodnej oceny dowodów (vide: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 1998 r., III CKN 4/98).

Zaskarżone orzeczenie należało uznać za prawidłowe i stanowiące wynik właściwej oceny zebranego materiału dowodowego. Sąd Okręgowy podziela poczynione przez Sąd Rejonowy ustalenia, a w konsekwencji przyjmuje je za własne. W przedmiotowej sprawie stan faktyczny został ustalony przez Sąd Rejonowy prawidłowo, zgodnie z zasadą swobodnej oceny dowodów, która wymaga, aby sąd oceniał materiał dowodowy w sposób logiczny, spójny i zgodny z zasadami doświadczenia życiowego.

Strona powodowa opierała swoje roszczenie na regulacji zawartej 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. W myśl art. 5 ust. 1 lit. c 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.

Mając na względzie utrwaloną linię orzeczniczą Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej Sąd odwoławczy zważył, że powołane przepisy Rozporządzenia nr 261/2004 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 (zob. ETS w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

Mając powyższe na względzie Sąd Rejonowy trafnie uznał, iż powodom przysługiwało odszkodowanie w kwocie 400 EURO, którego wysokość została określona bezpośrednio w przepisach. Odszkodowanie wywodzone z rozporządzenia nr 261/04 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. Odszkodowanie to 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 odszkodowanie 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.

W drugiej kolejności zważyć należało, że przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli dowiedzie, że odwołanie lub opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

W niniejszej sprawie pozwany nie wykazał jednak, że zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności nie mógł uniknąć pomimo podjęcia racjonalnych środków. Nie zasługują także na uwzględnienie zarzuty dotyczące niewykazania przez powodów stawienia się na odprawę.

Z tych samych przyczyn również zarzut zgłoszony w apelacji - dotyczący rzekomej powinności sądu przeprowadzenia z urzędu dowodu z opinii biegłego z zakresu lotnictwa cywilnego okazał się chybiony. Wskazać bowiem należy na obowiązującą w polskim procesie cywilnym tzw. zasadę 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 ciężarowi przedstawienia dowodów potwierdzających fakt, iż do opóźnienia lotu doszło z przyczyn nadzwyczajnych, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia racjonalnych środków.

Mając na uwadze powyższe Sąd Okręgowy, na podstawie art. 385 k.p.c., oddalił apelację jako bezzasadną. O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono zgodnie z art. 98 k.p.c. w związku z § 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.