

Sygn. akt **V Ca 1354/19**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 17 lipca 2019 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	sędzia (del.) Dorota Bassa
-----------------	----------------------------

po rozpoznaniu w dniu 17 lipca 2019 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa P. K., A. K.

przeciwko (...) spółce akcyjnej w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

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

z dnia 05 października 2018 r., sygn. akt II C 854/18

1. oddala apelację;
2. zasądza od (...) na rzecz P. K. 450 zł (czteryście pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego w instancji odwoławczej;
3. zasądza od (...) na rzecz A. K. 450 zł (czteryście pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego w instancji odwoławczej.

V Ca 1354/19

UZASADNIENIE

Sprawa rozpoznawana była w trybie uproszczonym, a w takim przypadku, zgodnie z art. 505¹³§2 k.p.c., uzasadnienie wyroku powinno zawierać jedynie wyjaśnienie podstawy prawnej wyroku.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja pozwanego podlegała oddaleniu, jako niezasadna.

Żaden z zarzutów podniesionych przez pozwanego nie okazał się trafny.

Sąd odwoławczy w całości podziela ustalenia faktyczne Sądu pierwszej instancji, przyjmując je za własne, czyniąc integralną częścią poniższych rozważań. Wobec powyższego nie widzi konieczności ich ponownego, szczegółowego przytaczania (por. wyrok SN z dnia 22 sierpnia 2002 roku, V CKN 348/00, Lex nr 52761, Prok. i Pr. 2002/6/40).

Sąd Okręgowy w pełni podzielił zaprezentowaną przez sąd I instancji ocenę prawną zaistniałego stanu faktycznego.

Na wstępie należy wyjaśnić, że powodowie dochodzili zryczałtowanego odszkodowania za opóźnienie lotu w kwotach po 600 EUR.

Podstawę prawną dochodzonego przez powodów roszczenia stanowią przepisy Rozporządzenia (WE) 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U.UE L z dnia 17 lutego 2004 r.), które, w zakresie, w jakim stanowią rozwiązania szczególne, wyłączają stosowanie art. 471 i n. k.c. Ochrona na podstawie przepisów tego Rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także loty stanowiące część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty Rozporządzenia). 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, zgodnie z art. 7, chyba że:

- 1) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
- 2) 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
- 3) 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 treścią art. 5 ust. 3 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.

Jak wskazano w Wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (2016/C 214/04), podstawową zasadą art. 5 ust. 1 lit. c) jest konieczność wypłaty odszkodowania, jeżeli pasażer nie został poinformowany o odwołaniu z odpowiednim wyprzedzeniem. Jednak nawet wówczas odszkodowania nie trzeba wypłacać, jeżeli przewoźnik może dowieść, zgodnie z art. 5 ust. 3, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (zob. pkt 3.2.6. Wytycznych).

W powołanych wyżej Wytycznych interpretacyjnych wskazano też, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania przewoźnik musi jednocześnie wykazać:

1. istnienie nadzwyczajnych okoliczności, tj. zdarzenia o charakterze nieprzewidywalnym, zewnętrznym i niemożliwym do uniknięcia, których nie mógł uniknąć, nawet gdyby podjął wszystkie racjonalne środki w tym celu,
2. związek między zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności a opóźnieniem lub odwołaniem, oraz
3. fakt, że takiego opóźnienia lub odwołania nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

Odnosząc się do przesłanki nadzwyczajnych okoliczności, wskazanej w pkt 1), należy zaznaczyć, że zgodnie z punktem 14 preambuły do ww. rozporządzenia, „(...) 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. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.”

W punkcie 15 preambuły do ww. rozporządzenia wskazano ponadto, 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.

Interpretując powyższe normy należy mieć na uwadze dotychczasowe orzecznictwo dotyczące interpretacji pojęcia nadzwyczajnych okoliczności. Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 wskazał, że samo zaistnienie zdarzenia, wskazanego w punkcie 14 preambuły, nie pozwala na przyjęcie, iż w sprawie wystąpiły nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu rozporządzenia. „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 we wspomnianym motywie - nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło”. Podobne rozumienie tych regulacji znajduje odzwierciedlenie w orzecznictwie Naczelnego Sądu Administracyjnego (vide wyrok z 27 marca 2014 r. o sygn. I OSK 1971/12).

Dane nadzwyczajne okoliczności mogą prowadzić do więcej niż jednego odwołania lub opóźnienia w miejscu docelowym, analogicznie, jak w przypadku decyzji kierownictwa lotów (decyzji dotyczącej zarządzania ruchem lotniczym), o której mowa w motywie 15 rozporządzenia. Jako odstępstwo od zasady ogólnej (tj. wypłata odszkodowania odzwierciedla cel ochrony konsumentów), należy je interpretować w sposób ścisły.

Za nadzwyczajne okoliczności uznaje się m.in. nieprzewidziane zakłócenia wynikające z wojny i niestabilności politycznej, w trakcie których podróż nie jest zalecana, zamknięcie ze względów bezpieczeństwa lotniska odlotu lub lotniska przylotu bez wcześniejszego powiadomienia, porwanie statku powietrznego oraz zamknięcie zarówno lotniska odlotów, jak i lotniska przylotów z powodu warunków meteorologicznych usterek technicznych samolotów, które można zakwalifikować jako nadzwyczajną okoliczność oraz katalog zdarzeń, których jako taką okoliczność uznać nie można.

Ponadto Trybunał stwierdził (Sprawa C-294/10, (...)i (...), ECLI:EU:C:2011:303, pkt 37), że na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia, przewoźnik lotniczy może zostać zobowiązany do rozplanowania swoich zasobów we właściwym czasie co pozwoli mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności, to znaczy w pewnym okresie po planowanym czasie odlotu. Przewoźnik lotniczy powinien przede wszystkim przewidzieć wystarczającą rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności. Taka rezerwa jest oceniana w zależności od przypadku. Jednakże art. 5 ust. 3 nie może być interpretowany jako nakładający obowiązek – tytułem „racjonalnych środków” – zaplanowania w ogólny i jednolity sposób minimalnej rezerwy czasu, mającej zastosowanie bez różnicy do wszystkich przewoźników lotniczych w każdej sytuacji zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności. W tym względzie zasoby dostępne w bazie przewoźnika będą zazwyczaj większe, niż w miejscach docelowych, co daje więcej możliwości ograniczenia skutków nadzwyczajnych okoliczności. Ocenę zdolności przewoźnika lotniczego do przeprowadzenia zaplanowanego lotu w całości w nowych warunkach wynikających z wystąpienia tych okoliczności należy przeprowadzić w taki sposób, aby wymagana wielkość rezerwy czasu nie skutkowałą koniecznością ponoszenia przez przewoźnika lotniczego nadmiernych ofiar z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w odnośnym momencie.

Należy też wskazać, że zgodnie z art. 19 ust. 1 i ust. 3 lit. b Traktatu o Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 2010 r. Nr 83 str. 13) oraz art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 2010 r. Nr 83 str. 47),

Trybunał Sprawiedliwości jest organem wyłącznie właściwym do dokonywania wykładni prawa Unii, a sąd krajowy ma obowiązek zapewnić skuteczną ochronę prawną w dziedzinach objętych tym prawem.

Dla ułatwienia dokonywaniu oceny, czy dane zdarzenie ma charakter nadzwyczajny i czy pasażerom należy się odszkodowanie na mocy rozporządzenia, na stronie internetowej Komisji Europejskiej została opublikowana lista nadzwyczajnych okoliczności, stworzona wspólnie przez organy wykonawcze Państw Członkowskich odpowiedzialnych za wdrożenie rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów.

W dokumencie tym pod nazwą „Przykładowa lista nadzwyczajnych okoliczności powstała w wyniku spotkania Krajowych Organów Wykonawczych z dnia 12 kwietnia 2013 roku” do nadzwyczajnych okoliczności zaliczono m.in. usterki techniczne statku powietrznego, przy założeniu, że elementy były należycie serwisowane, usterka niezbędnych w statku powietrznym systemów/układów (np. systemu chłodzenia, systemu awionicznego, systemu kontroli lotów) oraz części (np. klap, list ew, sterów, odwracaczy ciągu, podwozia samolotu) tuż przed wylotem lub w trakcie lotu (przy założeniu, że te wspomniane elementy były utrzymywane/serwisowane zgodnie z wymaganym programem przeglądów).

W dokumencie tym zawarto jednocześnie uwagi, iż krajowe organy wykonawcze powinny rozpatrywać każdy przypadek indywidualnie. W każdym z wymienionych na liście przypadków nadzwyczajnych okoliczności przewoźnik lotniczy musi udowodnić, że nadzwyczajna okoliczność zaistniała oraz wykazać w sposób niebudzący wątpliwości, iż skutkowałą ona zakłóceniem lotu. Wykazawszy zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, przewoźnik lotniczy musi też wyjaśnić, jakie racjonalne środki podjął, żeby uniknąć zakłócenia lotu.

W każdym przypadku zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, przewoźnik lotniczy, który pragnie zostać zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania, musi wykazać, że nie mógł ich (okoliczności) uniknąć, nawet gdyby podjął wszystkie racjonalne środki w tym celu.

W analizowanym stanie faktycznym pozwany nie wykazał, aby było niemożliwym uniknięcie skutków awarii przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków, w zasadzie nie wykazano, czy zostały podjęte jakieś środki zaradcze w celu wyeliminowania lub skrócenia opóźnienia. Zgodzić należy się z wywodem sądu I instancji, iż nie wykazano związku przyczynowego pomiędzy awarią światłowodów a niewykonaniem odpraw, w szczególności brak jest danych, czy pozwany mógł wykonać odprawy bez użycia systemu, czy istniały lub powinny istnieć systemy dodatkowe (awaryjne) pozwalające na wykonanie odpraw. Wskazać należy, że system, którego dotyczyła awaria nie wpływał bezpośrednio na bezpieczeństwo samego lotu, a miał zapewniać sprawną obsługę pasażerów.

Dla uznania racji pozwanego nie jest wystarczające samo wykazanie usterki światłowodów, konieczne jest wykazanie wpływu tej usterki na działanie systemów przy jednoczesnym wykazaniu braku możliwości wykonania odpraw w jakikolwiek inny sposób. Nie wykazano w procesie, aby wskazana usterka całkowicie uniemożliwiła wykonanie lotu w pierwotnie zaplanowanym terminie.

W tych okolicznościach apelacja pozwanego podlegała oddaleniu na podstawie art. 385 k.p.c.

Orzeczenia o kosztach procesu wynika z art. 98 §1 i 3 k.p.c.