

Sygn. akt V Ca 1494/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 8 lipca 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Zbigniew Podedworny
Protokolant:	Sekretarz sądowy Rafał Piechota

po rozpoznaniu w dniu 29 czerwca 2021 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) S. A. z siedzibą w W.

przeciwko R. D.. A. C. z siedzibą w D.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 11 lutego 2020 r., sygn. akt I C 5410/19

oddala apelację.

Sygn. akt V Ca 1494/20

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 8 lipca 2021 roku

W związku z tym, iż przedmiotowa sprawa rozpoznana została według przepisów o postępowaniu uproszczonym, a Sąd Okręgowy nie przeprowadził postępowania dowodowego, zgodnie z treścią art. 505¹³ § 2 k.p.c. Sąd II instancji ograniczył uzasadnienie wyroku do wyjaśnienia jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Sąd Okręgowy rozważając na nowo całość zebranego w sprawie materiału uznał, iż zaskarżone rozstrzygnięcie Sądu Rejonowego jest trafne i odpowiada prawu. Sąd I instancji poczynił prawidłowe ustalenia faktyczne i w tym zakresie Sąd II instancji przyjął je za własne. Również ocena materiału dowodowego dokonana przez Sąd I instancji nie jest sprzeczna z zasadami logicznego rozumowania, czy doświadczenia życiowego i mieści się w granicach swobodnej oceny dowodów. Wbrew zarzutom strony powodowej, nie doszło do naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. Sąd Rejonowy przy uwzględnieniu zaferowanych przez strony dowodów ustalił, iż lot powoda, który miał się odbyć w dniu 10 października 2017 roku, został odwołany. Ustalił również, iż przyczyną tego był strajk francuskich służb lotnictwa cywilnego. Wynika to jednoznacznie z uzasadnienia zaskarżonego wyroku.

Istotą sporu w sprawie pozostawała w istocie nie przyczyna z jakiej strona pozwana odwołała lot (strajk francuskich służb lotnictwa cywilnego), bo ta nie budziła wątpliwości, a ocena prawna tej okoliczności, a zatem czy skutkuje ona ostatecznie w przedmiotowej sprawie wyłączeniem odpowiedzialności strony pozwanej za odwołany lot powoda - w oparciu o art. 5 ust. 3 w zw. z motywami preambuły 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 295/91 (dalej rozporządzenie).

Sąd I instancji dokonał tu bardzo dokładnej analizy dochodząc ostatecznie to trafnych wniosków, iż w stanie faktycznym tej sprawy odpowiedzialności strony pozwanej wyłączyć należy. Stanowisko Sądu Rejonowego uwzględnia całość zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w tym również wyjaśnienia skarżącego przewoźnika lotniczego wyrażone w pismach procesowych z poparciem określonymi dowodami. Sąd dokonał też właściwej oceny okoliczności sprawy w kontekście art. 5 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia, uwzględniając przy tym wykładnię ww. przepisów prezentowaną w orzecznictwie przez Trybunał Sprawiedliwości, jak i wytyczne interpretacyjne. Stąd też Sąd Okręgowy nie znalazł podstaw do podważenia tego orzeczenia, nie podzielaając jednocześnie zarzutów i argumentów podniesionych w apelacji.

Z zapisów rozporządzenia wynika, że w przypadku odwołania lotu, obsługujący przewoźnik lotniczy powinien wypłacić pasażerowi odszkodowanie na zasadach określonych w art. 7 w kwocie zależnej od długości trasy przelotu. Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za odwołany lot nie jest jednak odpowiedzialnością absolutną, albowiem okoliczności wyłączające tę odpowiedzialność określone zostały w art. 5 ust. 1 lit. c pkt i, ii, iii oraz w art. 5 ust. 3. Zgodnie z tym ostatnim przepisem, przewoźnik zwolniony jest z obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli dowiedzie, iż odwołanie zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć, mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Przepis ten odczytywać należy w związku z motywem 14 i 15 preambuły Rozporządzenia, zgodnie z którymi zobowiązania przewoźników powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć mimo 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 (pkt 14). 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 (pkt 15).

W świetle powyższego strajki, które mogą wpływać na działalność przewoźnika, stanowią jedną z nadzwyczajnych okoliczności, mogącą wyłączyć odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za odwołany lub opóźniony lot. Chodzi w tym wypadku o każdy rodzaj strajków, czy to pracowników przewoźnika lotniczego czy pracowników obsługi naziemnej, o ile mają wpływ na działalność tego przewoźnika. Na gruncie Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 istotne z punktu wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika jest zatem nie to, czy dana okoliczność zaistniała „wewnątrz”, bądź całkowicie „na zewnątrz” struktury przedsiębiorstwa przewoźnika lotniczego, ale to, czy źródło zaistnienia takiej nadzwyczajnej okoliczności wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala mu na skuteczne nad nimi panowanie.

Nadto przyjęcie, że strajk służb lotnictwa cywilnego w danym kraju (tu Francji) może stanowić nadzwyczajną okoliczność, uzasadniającą wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika, nie oznacza jeszcze, że samo wystąpienie takiego strajku automatycznie skutkuje zwolnieniem przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania za odwołanie konkretnego lotu. Jak wynika z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z motywu 14, zawartego w preambule Rozporządzenia nr 261/2004 należy wyciągnąć wniosek, że wolą ustawodawcy wspólnotowego nie było uznanie samych tych zdarzeń, których wykaz jest zresztą jedynie przykładowy, za nadzwyczajne okoliczności, lecz tylko stwierdzenie, że mogą one takie okoliczności spowodować. Co za tym idzie,

nie wszystkie okoliczności związane z takimi zdarzeniami muszą koniecznie stanowić okoliczności, uzasadniające zwolnienie z obowiązku wypłacenia odszkodowania, przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) tego 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 w motywie czternastym tego rozporządzenia - 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. Z orzecznictwa Trybunału Unii Europejskiej wynika również, że przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli może dowieść, że odwołanie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można by było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

Ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania, na przewoźniku lotniczym, który zamierza się na nie powołać, spoczywa ponadto obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można by 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 E. i R., C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 25). Dokonanie oceny, czy w okolicznościach danej sprawy można uznać, iż przewoźnik lotniczy podjął dostosowane do sytuacji środki, pozostawione zostało sądowi krajowemu (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej A. E. i E. R., C – 294/10, punkt 30).

W przedmiotowej sprawie strona pozwana odwołała lot powoda (z portu lotniczego na M. do portu lotniczego we W.) z powodu strajku francuskiego służb lotnictwa cywilnego, co też ustalił Sąd Rejonowy. Lot powoda nie wymagał (co w sprawie bezsporne) lądowania we Francji, nad którą odbywał się jedynie przelot – wymagając w tym zakresie niewątpliwie obsługi francuskich służb lotniczych (kontroli lotów). Z przedłożonych dowodów - depeszy (...) wynika jej zakres czasowy (od godziny 17.00 w dniu 9 października 2017 roku do godziny 4.00 w dniu 11 października 2017 roku na terytorium Francji, trwał strajk personelu pokładowego). Z rzezonej depeszy, można jednoznacznie wnioskować by strajk francuskich służb lotnictwa cywilnego o jakim w niej mowa – bezpośrednio wpłynął na powyższy lot rodząc konieczność jego odwołania. Strona pozwana przyznała ponadto, iż była to decyzja (...), dlatego nie miał na niego wpływu. Strona pozwana wykazała związek wymienionej w depeszy lotnisk z trasą, którą pokonywać miał odwołany lot.

Dalej zauważyć trzeba, iż strona pozwana wykazała, iż faktycznie wyłączona była obsługa lotu z uwagi na strajk na lotniskach powiązanych z obsługą lotu powoda, jak wykazała ona podjęcia racjonalnych działań przeciwdziałających odwołaniu lotu powoda.

Reasumując powyższe rozważania należy przyjąć, iż nieskuteczny był zarzut strony powodowej, że odwołanie lotu powoda nie było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności. Tym samym istniały podstawy do zwolnienia pozwanego od wypłaty odszkodowania, na podstawie 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.

Mając na uwadze powyższe, Sąd Okręgowy oddalił apelację, jako bezzasadną, na podstawie art. 385 k.p.c.