

Sygn. akt V Ca 1776/20

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 maja 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie V Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Ewa Talarczyk	
--------------------------------------	--

po rozpoznaniu w dniu 31 maja 2021 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa (...) Sp. z o. o. z siedzibą w W.

przeciwko (...) Company z siedzibą w D.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 9 lipca 2020 r., sygn. akt I C 3035/19

1. **oddala apelację,**

2. **zasądza od (...) Sp. z o. o. z siedzibą w W. na rzecz (...) Company z siedzibą w D. kwotę 450 zł (czterysta pięćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania w instancji odwoławczej.**

Sygn. akt V Ca 1776/20

UZASADNIENIE

Powód (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) z siedzibą w S. (I.) kwoty 400 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty, a także o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Wyrokiem z dnia 9 lipca 2020 roku Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie oddalił powództwo i zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 917,00 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania.

Apelację od powyższego wyroku wywiódł powód, zaskarżając rozstrzygnięcie w całości.

Orzeczeniu zarzucił naruszenie przepisów naruszenie prawa materialnego, to jest art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 pa 004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 polegające na jego błędnej wykładni, co doprowadziło do przyjęcia, że:

- przedstawione przez pozwanego okoliczności dowodzą, iż lot (...) z dnia 12 sierpnia 2017 r. uległ opóźnieniu w związku z zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, co wyłącza odpowiedzialność przewoźnika lotniczego, podczas gdy pozwany oparł swe twierdzenia na raporcie pogodowym pochodzącym z portalu W. działającym pod adresem (...) który to jest portalem nieprofesjonalnym tzn. przeznaczonym do użytku komercyjnego. Od pozwanego natomiast, który jest profesjonalistą w zakresie świadczenia usług przewozu lotniczego należałoby wymagać, aby na poparcie swoich twierdzeń przedstawiał on wiarygodne i szczegółowe dane, pochodzące z profesjonalnych źródeł takich jak np. raport (...), używany w meteorologii lotniczej i prognozie pogody, czego jednak nie uczynił, zatem nie udowodnił okoliczności zaistnienia niekorzystnych warunków pogodowych.

-przedstawione przez pozwanego okoliczności dowodzą, iż lot (...) z dnia 12 sierpnia 2017 r. uległ opóźnieniu w związku z zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, w związku z czym wyłączona jest odpowiedzialność przewoźnika lotniczego, podczas gdy ugruntowane stanowisko judykatury wskazuje, że przesłanki takie jak warunki meteorologiczne mogą być uznane za okoliczności nadzwyczajne zwalniające z obowiązku zapłaty odszkodowania tylko wówczas, gdy dotyczą one bezpośrednio opóźnionego lotu, a nie wtedy, gdy opóźnienie wynika z opóźnień w toku rotacji poprzednich lotów, tak jak miało to miejsce w przedmiotowej sprawie;

-przedstawione przez pozwanego okoliczności przemawiają za wyłączeniem jego odpowiedzialności za opóźnienie lotu, co doprowadziło do oddalenia powództwa, podczas gdy w toku postępowania nie zostały spełnione wszystkie przesłanki zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności, albowiem pozwany nie przedstawił żadnych dowodów na okoliczność tego, że podjął wszelkie racjonalne środki celem uniknięcia opóźnienia.

Wskazując na powyższe zarzuty powód wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez:

I. zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kwoty 400 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi jak w pozwie z dnia 10 sierpnia 2018 r.,

II. zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych oraz kosztów opłaty skarbowej od pełnomocnictwa;

III. zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Pozwany wniósł o oddalenie apelacji powoda i zasądzenie na jego rzecz od powoda kosztów postępowania w instancji odwoławczej.

Sąd Okręgowy ustalił i zważył, co następuje:

Apelacja powoda nie zasługiwała na uwzględnienie.

Sąd Okręgowy podziela ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd Rejonowy oraz akceptuje wnioski wywiedzione z tych ustaleń, wskazując iż podjęte rozstrzygnięcie znajduje oparcie w obowiązujących przepisach oraz w wywiedzionych na ich podstawie niewadliwych rozważaniach prawnych, które Sąd Okręgowy w pełni podziela i przyjmuje za własne.

Kwestią sporną w niniejszej sprawie było to, czy opóźnienie lotu zaplanowanego na dzień 12 sierpnia 2017 r. na trasie M. – C., było skutkiem nadzwyczajnej okoliczności wyłączającej obowiązek pozwanego wypłaty na rzecz pasażerów opóźnionego lotu odszkodowania. Pozwany wskazywał, że opóźnienie powstało podczas wykonywania drugiego z lotów w rotacji, to jest lotu (...) na trasie L. –W.-M. w związku z niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi panującymi na lotnisku w M., które skutkowało koniecznością lądowania w porcie lotniczym im. (...) w W..

Sąd Okręgowy zgadza się z Sądem I instancji, że analiza dokumentów przedstawionych przez pozwanego w odpowiedzi na pozew pozwala na przyjęcie, że powodem opóźnienia lotu numer (...) relacji M.-C. były złe warunki atmosferyczne, stanowiące nadzwyczajną przyczynę w rozumieniu art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

Zauważyć należy, że powołany przepis rozporządzenia nie zawiera nakazów dowodowych uzasadniających twierdzenia strony apelującej. W zakresie poruszanej kwestii dowodowej, tj. wystąpienia nadzwyczajnych przyczyn opóźnienia, nie sposób również uznać, że przepisy procedury cywilnej wymagały od pozwanego przewoźnika posłużenia się ściśle określonymi dowodami. Nie można bowiem zgodzić się z apelującym, iż materiał dowodowy w przedmiotowej sprawie, nie uzasadniał przyjęcia, iż samolot mający wykonać skarżony rejs nie mógł wystartować z lotniska o czasie. Samo twierdzenie strony powodowej, że nie zaistniały nadzwyczajne okoliczności umożliwiające odmowę odszkodowania powodowi, a pozwana nie wypełniła przesłanek powodujących zwolnienie jej od odpowiedzialności odszkodowawczej na rzecz powoda jest niewystarczające do stwierdzenia, iż Sąd Rejonowy naruszył powyższy przepis.

W wyroku z 26 czerwca 2019 r. (C 159/18, ECLI:EU:C:2019:535) Trybunał Sprawiedliwości UE wskazał, że ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom, to na podmiocie, który zamierza się na nie powołać, spoczywa 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. To on musi zatem wykazać, że nawet przy użyciu wszystkich dostępnych mu zasobów osobowych lub materialnych, a także zasobów finansowych, w sposób oczywisty nie mógł – bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w danym czasie – uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności doprowadziły do odwołania lotu lub do opóźnienia tego lotu wynoszącego trzy godziny po planowanym przylocie. Powyższy pogląd oparto o stanowisko Trybunału Sprawiedliwości wyrażone w wyroku z dnia 4 maja 2017 r. (P. i P., C 315/15, EU:C:2017:342 pkt 28 i 29), w którym ponadto stwierdzono, że w sytuacji (...) w której opóźnienie wynoszące w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny jest następstwem nie tylko nadzwyczajnej okoliczności, ale także innej, nienależącej do tej kategorii okoliczności, zadaniem sądu krajowego jest ustalenie, czy w odniesieniu do części opóźnienia, co do której przewoźnik lotniczy twierdzi, że jest ona następstwem nadzwyczajnej okoliczności, przewoźnik ten udowodnił, że owa część opóźnienia jest następstwem nadzwyczajnej okoliczności, której nie można było uniknąć, mimo że podjęte zostały wszelkie racjonalne środki, i w odniesieniu do której podjął on wszelkie racjonalne środki zmierzające do uniknięcia jej następstw (pkt 50).

Stosownie do motywu 14 powoływanego rozporządzenia „podobnie jak w konwencji montrealskiej, 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 myśl natomiast 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) zgodnie z motywem 14 rozporządzenia, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy jest zobowiązany do opóźnienia lub odwołania lotu w porcie lotniczym o dużym natężeniu ruchu, spowodowanym złymi warunkami pogodowymi, w tym jeżeli warunki te prowadzą do braku zdolności przepustowych, stanowi to nadzwyczajną okoliczność.

Sąd Okręgowy nie miał zatem wątpliwości, że warunki pogodowe wpływające na możliwość kursowania lotów są zdarzeniami nadzwyczajnymi, którym przewoźnik, mając na względzie wszelkie dostępne osiągnięcia w dziedzinie komunikacji powietrznej, nie może przeciwdziałać ani na nie wpłynąć. Zgodnie z powołanymi powyżej argumentami

uznać jednocześnie należy, że owe warunki pogodowe nie muszą wpływać wyłącznie na sam lot (mieć miejsce na lotnisku poprzedzającym wykonanie lotu), lecz mogą one również wpływać na niego w sposób pośredni. Warunki pogodowe mające wpływ na terminowe wykonanie określonych lotów są zatem okolicznościami, które niewątpliwie powinny zostać uznane za okoliczności wyjątkowe w rozumieniu art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) 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.

W niniejszej sprawie samolot użyty do wykonania lotu numer (...) w dniu 12 sierpnia 2017 r. zgodnie z planem miał obsłużyć 4 loty, przy czym sporny lot był trzeci w kolejności. Loty poprzedzające odbywały się z narastającym opóźnieniem wynikającym ze złych warunków pogodowych utrzymujących się w Polsce.

W konsekwencji Sąd Okręgowy podziela ocenę Sądu I instancji, że opóźnienie wynikające z uwagi na warunki atmosferyczne i przekierowanie samolotu z drugiej rotacji na najbliższe lotnisko należy uznać za nadzwyczajną, niezależną od przewoźnika, przyczynę opóźnienia. Tym samym za nieuzasadniony należało uznać zarzut dotyczący naruszenia art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) z dnia 11 lutego 2004 r.

Sąd odwoławczy uwzględnił również stanowisko Trybunału Sprawiedliwości wyrażone w wyroku z dnia 12 maja 2011 roku w sprawie C-294/10. W uzasadnieniu powyższego judykatu Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że: „art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 powinien być interpretowany w ten sposób, iż przewoźnik lotniczy, ponieważ jest zobowiązany do podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, powinien rozsądnie na etapie planowania lotu uwzględnić ryzyko opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem takich okoliczności. Powinien w związku z tym przewidzieć określoną rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności. Z kolei rzeczony przepis nie może być interpretowany jako nakładający - tytułem racjonalnych środków - obowiązek planowania w sposób ogólny i jednolity minimalnej rezerwy czasu, mającej zastosowanie bez różnicy do wszystkich przewoźników lotniczych we wszystkich sytuacjach zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności. Ocena zdolności przewoźnika lotniczego do zapewnienia całego przewidzianego lotu w nowych warunkach wynikających z zaistnienia tych okoliczności powinna być dokonywana z troską o to, aby wymagany zakres rezerwy czasu nie skutkował doprowadzeniem przewoźnika lotniczego do dokonywania nadmiernych poświęceń z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie”.

O ile zatem uwzględnienie ryzyka wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych niewątpliwie powinno mieć miejsce, jako okoliczność wpisana w prowadzenie działalności przewoźnika lotniczego, należy rozróżnić sytuację w której opóźnienie lotu występuje na dwóch płaszczyznach – opóźnienia lotu poprzedzającego i następczego w rotacji. W tej sytuacji bowiem uwzględnienie potencjalnie mogących wystąpić opóźnień w ramach zaplanowanych lotów byłoby niewspółmierne do ryzyka ich wystąpienia. W tym zakresie Sąd Okręgowy podziela zaprezentowane przez przewoźnika stanowisko, że złe warunki atmosferyczne powodując opóźnienie części zaplanowanych lotów, wywołują efekt domina i opóźnieniom i odwołaniom ulegają również dalsze loty - zaplanowane na późniejsze godziny. W obliczu nadzwyczajnych okoliczności takich jak złe warunki atmosferyczne (uniemożliwiające bezpieczny przelot) sytuacja rozwija się dynamicznie, a opóźnieniom ulegają nie tylko loty zaplanowane dla danego statku powietrznego, ale także dla różnych statków powietrznych i nie tylko należących do floty danego przewoźnika, ale i innych operujących w danym porcie lotniczym przewoźników. Poziom dezorganizacji pracy przewoźników i lotniska jest ogromny i nie pozwala na dokładne dokumentowanie każdego opóźnienia każdego statku powietrznego, a w tym zaplanowanie odpowiednich przepustów czasowych niwelujących całkowicie wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności.

Podkreślić należy, że wszystkie działania pozwanego winny być oceniane przez pryzmat tego, iż priorytetem dla przewoźnika jest zapewnienie osobom podróżującym odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przelotu, nawet jeśli ma się to odbyć kosztem punktualności realizowanych rejsów.

Powyższe stanowisko znajduje odzwierciedlenie w poglądzie zaprezentowanym w wyroku TSUE z dnia 11 czerwca 2020 r. (C-74/19), w którym wprost wskazano, że ani motyw 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004, ani art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia nie ograniczają przyznanego obsługującym przewoźnikom lotniczym uprawnienia do powoływania

się na „nadzwyczajną okoliczność” tylko do sytuacji, w której okoliczność ta miała wpływ na opóźniony lub odwołany lot, wyłączając tym samym sytuację, w której wspomniana okoliczność miała wpływ na lot uprzednio obsługiwany przez ten sam statek powietrzny (motyw 51 i n.). Nadto wyważenie interesów pasażerów lotniczych i interesów przewoźników lotniczych, którym kierowano się, przyjmując rozporządzenie nr 261/2004 (wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., S. i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 67; a także z dnia 23 października 2012 r., N. i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 39), wymaga uwzględnienia sposobu eksploatacji statków powietrznych przez przewoźników lotniczych, a w szczególności okoliczności, że ten sam statek powietrzny może realizować kilka następujących po sobie lotów w ramach tego samego dnia, co oznacza, że każda nadzwyczajna okoliczność mająca wpływ na wcześniejszy lot oddziałuje również na późniejszy lot, względnie późniejsze loty. Tym samym obsługujący przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość powołania się na „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ na poprzedni lot wykonywany przez niego za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lotu lub odwołania lotu. Powołanie się na taką nadzwyczajną okoliczność zakłada istnienie bezpośredniego związku przyczynowego między wystąpieniem tej okoliczności, która miała wpływ na poprzedni lot, a opóźnieniem lub odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu w świetle znanych mu okoliczności faktycznych i z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego.

W celu zatem uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy może powołać się na „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ na poprzedni lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, pod warunkiem, że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem, względnie odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu odsyłającego z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego.

Nie zasługiwała zatem na uwzględnienie argumentacja skarżącego, jakoby okoliczności nadzwyczajne, zwalniające z obowiązku zapłaty odszkodowania, dotyczyły musiały bezpośrednio opóźnionego lotu, a nie również lotów poprzednich w toku rotacji. Z kolei nie zostały też w żaden sposób podważone zaoferowane przez pozwanego dowody w zakresie przyczyny przekierowania przez służby lotniska w M. samolotu, którym odbyć się miał lot do C. w dniu 12 sierpnia 2017 r., na najbliższe lotnisko alternatywne, tj. w porcie lotniczym im. (...)w W. i braku możliwości dotarcia do portu docelowego wcześniej niż na godz. 13:40, skąd wylot do C. nastąpił o godz. 14:08.

Podkreślić należy, że trudne warunki pogodowe w postaci burzy nad płytą lotniska nie tylko uniemożliwiły lądowanie samolotu w M. w ramach poprzedniego etapu rotacji, ale też start jakiegokolwiek maszyny z tego lotniska do momentu ustabilizowania się pogody. Nie sposób zatem uznać, że pozwany nie podjął wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia opóźnienia danego lotu, mając na względzie, że nie można oczekiwać od przewoźnika lotniczego poświęceń, wykraczających poza możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie, skoro nawet dysponowanie zapasową maszyną w M. nie uchroniłoby przed negatywnymi konsekwencjami dla podróżnych w związku z warunkami pogodowymi wyłączającymi bezpieczne lądowanie i start samolotu.

Mając na uwadze powyższe, Sąd Okręgowy na podstawie art. 385 k.p.c. apelację oddalił (pkt 1.). Orzeczenie o kosztach postępowania apelacyjnego zapadło zaś w oparciu o treść art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c. (pkt 2.).